10
86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 254 056



Von Beucha nach Trebsen (Mulde)

Das von der Deutschen Reichsbahn betriebene regelspurige Nebenbahnnetz ist umfangreicher als das der Hauptstrecken. Und das, obwohl in den 60er und 70er Jahren zahlreiche Strecken aus ökonomischen Gründen abgebaut wurden. Die heute noch betriebenen Strecken haben eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung und sind langfristig zu erhalten. Eine von ihnen ist die östlich von Leipzig gelegene Nebenbahn von Beucha und Trebsen an der Mulde. Neben einem relativ starken Berufs- und Ausflugsverkehr ist der ständig steigende Güterverkehr besonders zu erwähnen. Mehr über die nunmehr 75jährige Geschichte dieser Bahn auf den Seiten 4 bis 7 dieser Ausgabe.

1



1 Zwar inzwischen zur Seltenheit geworden, aber noch immer anzutreffen: Lokomotiven der Baureihe 52. Hier präsentiert sich in der Abendsonne die 52 8028 des Bw Engelsdorf vor dem Nahgüterzug 65628.

2 Ansonsten dominieren im Güterverkehr Lokomotiven der Baureihen 118 und 132 des Bw Leipzig Hbf Süd. Dieses Foto zeigt eine 118er während einer Übergabefahrt zum Bahnhof Seelingstädt am 26. Juni 1983.

3 Lokomotive 52 8077 vor einem in Richtung Beucha fahrenden Schotterzug am Haltepunkt Beucha Ost im Mai 1986.

4 Bei Bedienung des Hengstberg-Steinbruchs bewähren sich die Lokomotiven der Baureihe 111. Diese Aufnahme von der 111 032 entstand ebenfalls im Mai 1986 im Bahnhof Seelingstädt.

5 Wie auf vielen Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn bewähren sich zwischen Beucha und Trebsen (Mulde) die Leichttriebwagen der Baureihen 171 und 172. Auf dem Foto: Triebwagen 171 046 am Haltepunkt Beucha Ost in Richtung Beucha

Fotos: V. Wönckhaus, Leipzig (1 und 2) und W. Bahnert Leipzig (3 bis 5)

2



3



4



5



modell eisenbahner

10/86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, fragen und antworten	2
literatur	Rezensionen	31/33
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	32
anzeigen	suche/biete/tausche	33

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	7/16
mosaik	„Eisenbahnrummel"oder Sonderfahrt?	3
	75 Jahre Nebenbahn Beucha–Trebsen (Mulde)	4
	Schon immer eine Extra-Wurst	12
	Werklokomotiven	15
	50 Jahre Baureihe 41	17
poster	Lok 254 056	18/19
international	Auf den Schienenwegen Afrikas (1. Teil)	8

modellbahn

aktuell	Baureihe 119 als TT-Modell	21
	56 2719 als H0-Modell	30
anlage	H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/55 Kreischa	34
tips	Pfeifsignal-Rangiersteuerung	22
	Ein abgewandeltes Fahrgestell/Gleisbesetztanzeige/ Ballast für Fahrzeuge Nenngröße N	24/25
mosaik	Anschriften an Reisezugwagen (5. Teil)	26
	Das gute Beispiel	28
international	Selbstgebautes aus der ČSSR	20

Titelbild
Seit dem 10. April 1986 gibt es nun auch in Cottbus einen historischen Straßenbahnwagen. Das Fahrzeug erfreut sich bei Sonderfahrten großer Beliebtheit. Bis Ende Juni 1986 legte es bereits 104 Fahrten mit über 1500 km zurück. Mehr über den „Veteranen der Straße" auf Seite 7 dieser Ausgabe.
Foto: U. Thomsch, Cottbus

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 191/86
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 22. 9. 1986
Geplante Auslieferung: 27. 10. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 11/86: 24. 11. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR · 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

20 Jahre Modelleisenbahn in Stralsund, 20 Jahre AG 5/4 „George Stephenson"

Nachdem im Sommer 1966, vom 3. bis 12. Juni, in Stralsund eine große Modelleisenbahn-Ausstellung als Werbeveranstaltung des DMV mit über 13 000 Besuchern stattfand, schlossen sich zehn Modellbahnfreunde zusammen und gründeten die heutige AG 5/4 im DMV der DDR.

Zum Vorsitzenden der AG wurde der Freund Schwertfeger gewählt, der diese Funktion bis 1973 ausübte und auch heute noch in der Leitung mitarbeitet. Außerdem sind die Freunde Jungnickel, der jetzige Vorsitzende seit 1976, und Wessel, Leitungsmitglied, von Beginn an dabei.

Die AG nahm ihre Arbeit an der im Bau befindlichen H0-Lehranlage der Betriebsberufsschule der DR Stralsund auf. Einen Bezirksvorstand Greifswald gab es damals noch nicht. Am 28. Dezember 1966 besuchte der Generalsekretär Helmut Reinert den Vorsitzenden unserer AG und traf vorbereitende Absprachen zur Gründung des Bezirksvorstandes Greifswald. Daraufhin fand am 21. Juli 1967 in Stralsund die erste Bezirksdelegiertenkonferenz statt, die zugleich Gründungsveranstaltung des BV Greifswald war. Zu diesem Zeitpunkt bestanden die AG 5/2 Neubrandenburg, 5/3 Mirow und 5/4 Stralsund.

In den vergangenen 20 Jahren wurde eine vielseitige Arbeit in der AG geleistet. U. a. wurden folgende Aufgaben realisiert: Rügendammbahnhof Stralsund mit Umgebung und Halbschrankenanlage für die MMM und Ostseemesse 1967 als Modell gebaut; Neuerschließung der Insel Usedom durch die DR für die MMM und Ostseemesse 1969; Verkehrstechnische Transportlösung einschließlich Berufsverkehr Greifswald – Lubmin für die MMM und die Ostseemesse 1969; Nahverkehrsmodell Rostock – Warnemünde für die MMM und die Ostseewoche 1970; Hochstraße Stralsund für die Ostseemesse 1973; Wagenhalle des Bww Stralsund für die MMM und Ostseemesse 1974.

Mit Genugtuung erfüllt die Mitglieder der AG die Tatsache, daß eine Reihe von Vorhaben, die als Modell demonstriert wurden, volkswirtschaftlich realisiert sind. So verbesserten sich zum Beispiel durch die Fertigstellung der Waggonreparaturhalle im Bww Stralsund die Arbeits- und Lebensbedingungen der hier beschäftigten Eisenbahner, und der Ausstoß reparierter Güterwagen konnte wesentlich gesteigert werden.

Trotz dieser regen Bautätigkeit für terminlich gebundene Aufgaben wurde an der AGeigenen Anlage gebaut. So entstand eine 1,2 m × 2,4 m große N-Anlage mit automatischem 9-Zug-Betrieb. Eine weitere N-Anlage ist die Dioramaanlage „Ziegelgrabenbrücke Stralsund", die in Erweiterung eines Exponats vom Spezialistentreffen junger Eisenbahner entstand. Gegenwärtig wird die Jugendanlage in H0 vollendet. Das Kernstück der Gemeinschaftsanlage ist ein H0-Motiv auf 18 m² Fläche mit einem achtgleisigen, verdeckten Abstellbahnhof, einer zweigleisigen Hauptstrecke, einer eingleisigen Nebenbahn, einem Bw sowie einer Schmalspurbahn ($H0_m$) mit Rollwagenübergabestelle.

Natürlich gehört zur AG seit langem auch eine aktive Jugendgruppe, die unter Leitung des Modellbahnfreundes Grembocki, der 1972 als 16jähriger in den DMV aufgenommen wurde, eine gute Arbeit leistet. Z. B. wurden bei Spezialistentreffen des DMV ausgezeichnet: die Chronik über „Die Geschichte und Entstehung des Rügendamms" mit einem Ehrendiplom; die Chronik „Die Nordbahn – wie kam die Eisenbahn nach Stralsund?" mit einem Ehrenpreis des BV; das Modell der „Ziegelgrabenbrücke Stralsund" und das Modell „Reisezugwaschanlage" mit je einem Diplom.

Exkursionen, Teilnahme an Sonderfahrten usw. sind fester Bestandteil einer interessanten Jugendarbeit, wodurch auch neue Mitglieder für unsere AG gewonnen werden konnten. Die bevorstehenden Jubiläen der Eisenbahn im Norden unserer Republik werden auch von uns gründlich mit vorbereitet. Damit wollen die AG-Mitglieder zugleich Dank sagen für die hervorragende Unterstützung der Dienststellen der DR, insbesondere des Reichsbahnamtes Stralsund. Für die Zukunft wünschen wir uns eine weitere gute Zusammenarbeit.

G. Zoth, Stralsund

Soli-Resümee

Der bekannte und beliebte Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz zeigte auch 1986 einmal mehr, daß Solidarität für Tausende Menschen ein wichtiger Anlaß zum Handeln ist. Ob als Spender oder Käufer – alle halfen den Journalisten in Afrika, Asien und Lateinamerika. Dicht umlagert war am 29. August 1986 wieder unser transpress-Stand. Wie in jedem Jahr halfen auch diesmal die Freunde der AG 1/13 „Weinbergsweg". Bei den zahlreichen Souvenirs war für jeden etwas dabei.

Wir danken allen Lesern unserer Zeitschrift, die uns mit Spenden geholfen haben, so unter anderem den Arbeitsgemeinschaften 1/11 „Verkehrsgeschichte", 1/25 (Gruppe Kleinserie), 2/15 „Spreewaldbahn", 3/2 „Müglitztalbahn", 3/5, 3/58, „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg", 3/110, 4/19 „Elstertalbrücke", 5/5, 5/21, 6/52 „Freunde der Pioniereisenbahnen", dem Bezirksvorstand Berlin und dem Generalsekretariat des DMV sowie der BSG Rotation Berlin-Mitte, Sektion Wandern, Bergsteigen und Orientierungslauf.

Sehr geholfen haben uns mit Spenden außerdem die Freunde Otto Haak (Stahnsdorf), Friedhelm Köhler (Ausleben), Hans-Joachim Maruhn (Oranienburg) sowie Herbert Titze (Berlin).

me

Neunumerierung der ČSD-Strecken

Im „modelleisenbahner" 11/85 steht ein Artikel über die Schmalspurbahnen der ČSD mit einer Gesamtübersicht. Darüber habe ich mich sehr gefreut, denn sie fehlte mir noch in meinen Aufzeichnungen. Am 3. Juni 1984 trat eine Neunumerierung der ČSD-Strecken in Kraft. Im Heft 9/84 erschien eine Kurzmeldung von mir dazu. Schade, daß die Verfasser des Beitrages über die Schmalspurbahnen sie nicht zur Kenntnis genommen haben. Hier die Korrektur der Fahrplannummern aus Tabelle 1: 205 statt 20 g, 206 statt 20 h, 296 statt 29 g, 381 statt 38 c, 420 statt 42, 421 statt 42 a, 425 statt 42 e und 405 statt 40 k.

H. J. Düsterhöft, Berlin

Leser fragen ...

96 002 und 96 024

Was ist aus ihnen geworden (Baujahr 1913 bzw. 1923)? Nach dem Krieg bis Anfang der 50er Jahre sollen sie ihren Dienst im Raw Stendal getan haben.

M. Sauer, Marquardt

Leser antworten ...

Wo ist sie geblieben?

Gemeint ist die 03 2117 (siehe „me" 4/86, S. 3). Hier einige Angaben. Hersteller: Fa. Henschel & Sohn, Kassel, Fabrik-Nr. 22168, Endabnahme durch DRG 11. 5. 1933, Beschaffungskosten (Lok, Tender und Ausrüstung) 188 733 RM.

Die Lok war in folgenden Bw beheimatet: 12. 5. 33–21. 10. 45 Bw Halle; 1. 11. 45–11. 12. 51 Halle P; 12. 12. 51–10. 6. 65 Leipzig Hbf West; 1. 8. 65–19. 9. 65 Rostock; 20. 9. 65–22. 11. 66 Berlin Osb; 23. 11. 66–9. 12. 66 Dresden Alt; 10. 12. 66–4. 10.67 Berlin Osb; 5. 10. 67–28. 1. 68 Berlin Lichtenb.; 14. 2. 68–5. 11. 68 Berlin Osb; 6. 11. 68–10. 4. 69 Frankfurt (O); 25. 7. 69–18. 8. 70 Berlin-Schönew.; 17. 9. 70–19. 5. 78 Berlin Osb; 20. 5. 78–15. 6. 80 Güsten; 16. 6. 80–12. 9. 80 Oebisfelde.

1969 erhielt die Lok in Meiningen den Rekokessel der 22 076. Die Lok befand sich ab 13. 9. 80 beim Bw Oebisfelde im Schadpark. In ihren 47 Betriebsjahren legte die Lok 03 117 3 453 247 km zurück. Das Bw Magdeburg erklärte sich bereit, diese Lokomotive in der Einsatzstelle Eilsleben weiter zu betreuen, um sie außerhalb der Museumskonzeption noch für Besichtigungszwecke zu erhalten. Die Angaben stammen aus der Dokumentation „03 2117-4, der Lebensweg einer Schnellzuglok" des Bezirksvorstandes Magdeburg des DMV.

F. Köhler, Ausleben

Hohe Auszeichnung

In Würdigung hervorragender Verdienste beim Aufbau und bei der Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft in der Deutschen Demokratischen Republik wurde anläßlich des 37. Jahrestages der Gründung der DDR

Günter Mai

Stellvertreter des Leiters der Politischen Verwaltung der DR,
Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, mit dem

Vaterländischen Verdienstorden in Gold

ausgezeichnet.

Herzlichen Glückwunsch!

Kommentiert

„Eisenbahnrummel" oder Sonderfahrt?

DMV-Sonderfahrten erfreuen sich eines regen Zuspruchs. Steigende Teilnehmerzahlen und mehr Fahrten im Vergleich zu vergangenen Jahren zeigen das. Nicht jeder kann sich vorstellen, welche umfangreichen Vorbereitungen dazu notwendig sind. Da ist der Fahrzeugpark vorzubereiten, sind Fahrzeiten festzulegen, Betreuungspersonal zu gewinnen und vieles andere mehr. Immer müssen hier gesellschaftliche Forderungen und persönliches Engagement in Einklang gebracht werden. Die individuellen Interessen der Teilnehmer, aber auch die Vorstellungen der Veranstalter, sind sehr differenziert. Letzteres trifft daher auch für die Fahrten selbst zu. Sicherlich, jede Sonderfahrt kann ein besonders Ziel und somit Niveau haben. Hierzu seien mir einige Gedanken gestattet: Zahlreichen Eisenbahnfreunden geht es darum, vergangene Eisenbahnromantik und technische Entwicklungen vergangener Zeiten „hautnah" zu erleben. Was ist also das Ziel einer solchen Sonderfahrt? Geht es darum, irgendwelche alten Wagen mit irgendeiner Dampflokbaureihe zu bespannen unter dem Motto: Hauptsache alt und Qualm? Oder will man stilvollen historischen Eisenbahnbetrieb nachempfinden? Daß oft mehr oder weniger Kompromisse eingegangen werden müssen, versteht sich von selbst. Es scheint mir aber, daß sich einige Sonderfahrten zum „Eisenbahnrummel" entwickeln. Daß es auch sehr viel anders geht, zeigen viele Beispiele. Freilich, man muß sehr wohl unterscheiden, ob eine solche Fahrt anläßlich von Ortsjubiläen in Volksfeste einbezogen werden oder nicht. Doch bleiben wir bei den herkömmlichen Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde, die meines Erachtens eben auch sehr unterschiedlich in der Qualität sind.

Auch Traditionsfahrzeuge haben ihre Laufleistungen zu bringen. Optimale Umläufe, zwar in anderen Dimensionen als im Plandienst, sind auch bei deren Einsatz notwendig. Es wird auch nicht immer möglich sein, die gewünschte Baureihe für eine ganz bestimmte Sonderfahrt zu erhalten. Unser Traditionsfahrzeugpark ist schließlich sehr umfangreich. Doch jetzt einige Beispiele zum qualitativen Vergleich der Sonderfahrten: Gut organisiert werden nach wie vor die Sonderfahrten auf der Traditionsbahn Radebeul–Radeburg. Einer der oben genannten Kompromisse, den man aber ohne Frage in Kauf nehmen kann, ist die „grüne" IV K. Eigentlich handelt es sich um eine Umbaumaschine, die eine Generalreparatur erhielt, also in dieser Ausführung mit alter Beschriftung und Farbgebung nie existierte. Da aber äußerlich nur wenige Merkmale von der eigentlichen IV K abweichen, handelt es sich hier um einen durchaus akzeptablen Kompromiß. Wichtig ist, daß diese Lok richtig beschriftet ist, was bei der „grünen" 89 1004 mit ihrem Nummernschild nicht der Fall ist.

Nun zu den Sonderfahrten selbst. Daß nicht immer ein Lokomotivpark von drei und mehr Dampfmaschinen notwendig ist, zeigten bereits sehr schöne Fahrten. Im Mai 1982 ging es mit der Lok 74 1230 von Nauen über Kremmen und Oranienburg nach Basdorf. Oder denken wir an die Fahrt durch die Altmark im Jahre 1983 mit der 89 6009 und einer Rekowagengarnitur. Hier wurde jeweils „nur" eine Lokomotive auf einer gut ausgewählten Strecke, die fotografisch interessante Motive bietet und auf der diese Baureihe seinerzeit im Einsatz gewesen war, gefahren. Im September 1985 fanden im Thüringer Raum u. a. Sonderfahrten mit der 94 1292 statt. Die Erfurter Freunde hatten den Einfall, zwei Güterwagen mitzuführen und so dem Fotofreund einen PmG anzubieten. Sehr lobenswert war es, daß man das Jubiläum der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn im Jahre 1979 mit einer Sonderfahrt würdigte. Mußte denn aber unbedingt eine 01 vor diesem Zug fahren? Viele Eisenbahnfreunde fragten damals – und das meines Erachtens zurecht –, warum wohl gerade zu diesem Anlaß auf einer Nebenbahn eine Schnellzuglok fuhr. Ähnlich war es während der am 12./13. Oktober 1985 stattgefundenen Fahrten. Der Traditionspersonenzug wurde an diesen Tagen von Wustermark über Rathenow nach Brandenburg von der Lok 64 007 gezogen und hatte die 74 1230 als Vorspannlok. Von Brandenburg bis Belzig wurde dann die Vorspannlok durch die 62 015 ersetzt. Hätte es nicht eine Lok auf dem jeweiligen Streckenstück auch getan, um das Gesamtbild des Zuges historisch „echt" zu halten? Die Baureihe 62 ist übrigens nie auf der ehemaligen Städtebahn gefahren. Die Baureihe 64, die auf dieser Bahn zu Hause war, blieb im Hintergrund. Warum?



Eine hervorragende Sonderfahrt durch die Altmark wurde mit der Lokomotive 89 6009 durch den DMV-Bezirksvorstand Magdeburg organisiert.
Foto: Verfasser

Die Sonderfahrten des BV Dresden zum Tag des Eisenbahners sind immer darauf gerichtet, einer großen Zahl Eisenbahnfreunde die Mitfahrt zu ermöglichen. Sehr lobenswert, aber mit welchem Ergebnis? 1979 kamen z. B. 12 lange „Halberstädter" zum Einsatz. Man kann sich eine 03 oder 01 sicher vor solchen Wagen noch vorstellen, aber was sollen zwei 58.30 davor oder eine E 77? Es muß nicht immer einer der beiden Traditionszüge sein. Im Mai 1985 hätten auf der Rübelandbahn vierachsige Rekowagen durchaus dem Anliegen entsprochen.

Ich meine, die Organisatoren der Sonderfahrten sollten die Frage des Einsatzes von Fahrzeugen auf bestimmten Strecken künftig mehr beachten und sich dabei an guten Beispielen orientieren. Daß dabei die Eisenbahnmuseumsfahrzeuge möglichst mit vertretbarem Aufwand disponiert und es nicht zu Leerfahrten von mehreren Hundert Kilometern zur Überführung an den Einsatzort kommen muß, ist ein weiterer Gesichtspunkt, an den gedacht werden muß.

Eine niveauvolle Freizeitgestaltung ist ein Grundsatz in unserer Gesellschaft. Sonderfahrten so zu gestalten, daß für jeden Teilnehmer eine angenehme Erinnerung bleibt, ein paar gute Motive fotografiert werden können und echte Eisenbahnatmosphäre nachempfunden wurde, sollte stets das Anliegen unserer Fahrten sein.

Jörg Schulze

Volker Wönckhaus (DMV), Leipzig

75 Jahre Nebenbahn Beucha – Trebsen (Mulde)

Viel wurde bereits über bedeutende Strecken wie die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, die Muldenthalbahn und das große sächsische Schmalspurnetz geschrieben. Doch nur wenig beachtet werden jene Strecken, die auf der Landkarte kaum ins Auge fallen. Eine von ihnen ist die Nebenbahn Beucha–Trebsen (Mulde). – Wer weiß heute schon, daß diese Bahn vor 50 Jahren zu den wirtschaftlichsten Strecken Sachsens gehörte? Über ihre Geschichte soll der folgende Beitrag informieren.

Steinbrüche förderten Bahnbau

Um das Gebiet östlich von Beucha verkehrstechnisch besser zu erschließen, forderten besonders die Steinbruchunternehmen seit der Jahrhundertwende einen möglichst ökonomischen Anschluß der Ortschaften an das Eisenbahnnetz. Zwischen Beucha und Brandis waren Kleinbahnen vorgesehen, die zum damaligen Bahnhof Beucha-Brandis* an der Eisenbahnstrecke Leipzig–Döbeln–Dresden führen sollten. Bis auf eine Feldbahn vom Brandiser Kohlebergwestbruch zum Bahnhof Beucha-Brandis wurden diese Projekte nicht realisiert. Die ständig zunehmenden Steintransporte erforderten aber nunmehr den Bau einer regelspurigen Eisenbahn. Neben der Steinbruchindustrie bemühte sich seit vielen Jahren die für ihre Steinbrüche, Ziegeleien sowie Tonwaren- und Zigarettenfabriken bekannte Kleinstadt Brandis ebenfalls um eine Bahnverbindung. So forderte bereits in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Stadtrat von Brandis eine in Posthausen an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn beginnende Zweigbahn nach Brandis. Doch diese Pläne mußten aus Kostengründen bald wieder aufgegeben werden.

1866 wurde das erste Teilstück der Strecke Leipzig–Döbeln–Dresden von Borsdorf nach Grimma eröffnet. Damit blühte die Steinindustrie in und um Beucha erst richtig auf. Um einen Aufschwung der Wirtschaft zu erreichen, wollten nun auch die umliegenden Städte und Gemeinden einen Eisenbahnanschluß haben.

Am 29. Oktober 1887 schlug der Brandiser Stadtrat Karl Döbler dem Königlich Sächsischen Finanzministerium zu Dresden eine Sekundärbahn, ausgehend vom Bahnhof Beucha-Brandis über Brandis bis zum an der Muldenthalbahn gelegenen Bahnhof Nerchau-Trebsen vor. Danach dauerte das Hin-und-Her mit der Königlichen Staatsregierung weitere zehn Jahre.

Zunächst bis Altenhain

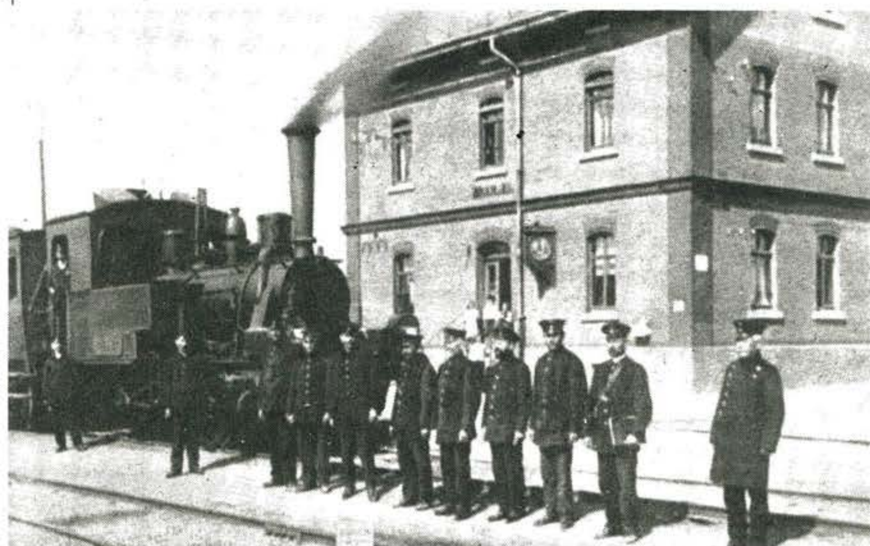
Am 11. Dezember 1897 wurde dann endlich der Bau und der Betrieb der Eisenbahn Beucha*–Brandis–Altenhain genehmigt. Ein Jahr später, am 10. Dezember 1898, konnte die neu erbaute Staatsbahnstrecke festlich eingeweiht werden. Zwischen Brandis und Altenhain sowie auf dem Anschluß zu den Hengstbergsteinbrüchen bei Seelingstädt fand zunächst nur Güterverkehr statt. Ab 1. Oktober 1899 kam der Personen- und Gepäckverkehr bis zum Bahnhof Seelingstädt hinzu.

Bis Trebsen (Mulde)

Nun drängte auch die Stadt Trebsen mit ihrer großen Papier- und Zellulosefabrik Wiede & Söhne, die bestehende Nebenbahn bis Trebsen an der Mulde zu verlängern.

Am 21. September 1910 begannen die Bauarbeiten. Während das Terrain für die Strecke bis Seelingstädt enteignet werden mußte, kam die Stadt Trebsen und die Papierfabrik Wiede & Söhne für den Kauf des restlichen Geländes auf. Am 1. Oktober 1911 wurde mit der Inbetriebnahme des Abschnittes ab Seelingstädt die Gesamtstrecke Beucha–Brandis–Trebsen-Pauschwitz (heute Trebsen [Mulde]) feierlich eröffnet.

1



2



An jenem Tage fuhr auch ein Sonderzug für die Vertreter der Staatseisenbahn und angesehene Trebsener Bürger.

Außer Steinen auch Kohle

Mehr als je zuvor entwickelte sich nun die Steinindustrie und der Abbau von Ton und Braunkohle. So nahmen die Braunkohletransporte vom Bahnhof Seelingstädt ab 1914 ständig zu. 1921

* 1897 wurde dieser Bahnhof in „Beucha b. Brandis" umbenannt.

1 Ein typisch sächsischer Personenzug vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Brandis im Jahre 1911

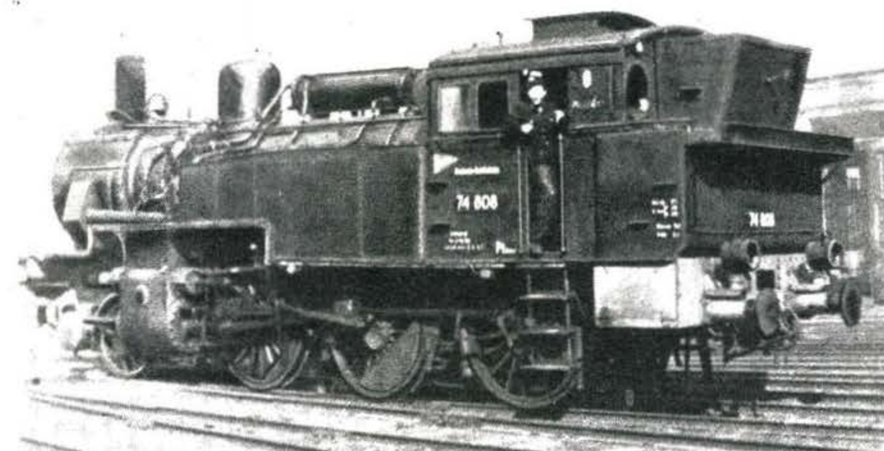
2 Etwa zum gleichen Zeitpunkt entstand diese Aufnahme vom Bahnhof Trebsen-Pauschwitz (heute Trebsen [Mulde]).

3 Abteilwagen und Lokomotiven der Baureihe 74 übernahmen viele Jahre den Reiseverkehr zwischen Beucha und Trebsen. Die Aufnahme von 74 1062 entstand in Trebsen (Mulde).

4 Lokomotive 74 808 im Bw Leipzig Hbf Süd, etwa 1964. Das Wort „Mulde" am Führerhaus hat der Schuppenheizer angeschrieben und weist damit darauf hin, daß die Lok für den P 3411 Leipzig Hbf – Trebsen (Mulde) abzumelden war.

3





wurden 31 149 t Kohle abgefahren. Sieben Jahre später waren vom gleichen Bahnhof 302 563 t als Wagenladungen abgefahren worden. Damit hatte sich Seelingstädt zum Hauptversandbahnhof der Strecke entwickelt. Durch die Weltwirtschaftskrise bedingt, sanken die Transportleistungen zu Beginn der 30er Jahre. Das betraf auch den Reiseverkehr. In Brandis, wo noch 1928 186 765 Personen abfuhren, verließen 1933 nur noch 78 308 Reisende per Bahn die Stadt.

Hinter dem Aufschwung und dem Arbeitsbeschaffungsprogramm des Naziregimes verbarg sich bereits die Vorbereitung des zweiten Weltkrieges. Die damit verbundenen hohen Forderungen an die Industrie brachten wiederum einen beträchtlichen Verkehrsaufschwung. In jener Zeit ereignete sich wohl der schwerste Unfall auf dieser Bahn. Am 14. Juli 1937 stieß ein Reisebus gegen eine Rangierabteilung in Trebsen (Mulde). Dabei verbrannte der Kraftomnibus. Der Kraftwagenführer hatte die Warnsignale nicht beachtet, die Bremsen haben bei hoher Geschwindigkeit ungenügend gewirkt. Die traurige Bilanz: 9 Tote und 21 Verletzte.

Neue Aufgaben nach 1945

Am Ende des Krieges war die Strecke teilweise zerstört. Notdürftig wurde sie zunächst wieder aufgebaut. Seit dem 28. Mai 1945 verkehrten dann täglich vier Züge. Wer jedoch nach Leipzig fahren wollte, durfte dies nur im Berufsverkehr mit einer Bescheinigung des Bürgermeisters.

Der Wiederaufbau in unserem Lande erforderte Unmengen von Baustoffen. Das Verkehrsaufkommen nahm daher sehr schnell wieder zu.

1947 wurde nahe der Bahnstrecke südöstlich von Brandis auf den Polenzer Dammwiesen ein Braunkohletagebau mit dem Ziel aufgeschlossen, die komplizierte Brennstoffsituation in Leipzig abzubauen. Für die Leipziger Freiwilligen, die bis 1949 in Arbeitseinsätzen das „schwarze Gold" förderten, wurde ein besonderer Haltepunkt eingerichtet. 1962 mußte die als „Frisch Glück" bezeichnete Braunkohlegrube wegen Unrentabilität endgültig geschlossen werden. Heute befindet sich an dieser Stelle ein Naherholungszentrum.

In den 50er Jahren kamen neue Stellwerke, so unter anderem in Seelingstädt, hinzu. Bahnhofsgebäude wurden rekonstruiert, und der Betrieb auf der Nebenbahn ist weiter rationalisiert worden. Wie in Ammelshain erfolgte der Rückbau nicht mehr benötigter Anschlußgleise.

Heute dient die Nebenbahn neben dem nach wie vor dominierenden Güterverkehr auch dem Ausflugs- und Berufsverkehr.

Der Gütertransport wird wesentlich durch die Bedienung der Anschlußgleise zum VEB Papier- und Zellulosefabrik in Trebsen, dem VEB Splitt- und Schotterwerk Röcknitz-Hohnstädt bei Seelingstädt und dem VEB Silikatwerk Brandis bestimmt.

Von der Gattung V T zur Baureihe 110

Mit Inbetriebnahme der Strecke Beucha–Trebsen-Pauschwitz kamen hier Lokomotiven der sächsischen Gattung V T zum Einsatz. Diese dreifach gekuppelten Naßdampflokomotiven, von den Eisenbahnern als „fleißige Lieschen" bezeichnet, lieferte die Sächsische Maschinenfabrik, vormals R. Hartmann, im damaligen Chemnitz.

Über einen sehr langen Zeitraum waren die 1'B 1-Tenderlokomotiven der Gattung IV T in der Lokomotivstation Trebsen-Pauschwitz beheimatet. In der Ebene konnten diese typisch sächsischen Nebenbahnlokomotiven 150-t-Zugmasse mit 75 km/h befördern. Sie verkehrten bis in die 30er Jahre. Nachdem Trebsen (Mulde) als Einsatzstelle zum Bw Leipzig Hbf Süd gehörte, wurde der Lokomotivpark zusehende vielfältiger. Jeweils eine Maschine war fortan in Trebsen (Mulda) beheimatet. Es handelte sich nacheinander um Lokomotiven der Baureihen 38^{10-40}, 65^{10}, 74 und 110 (V 100). Bereits 1968 endete in Trebsen (Mulde) die Dampflokära mit dem Einsatz der fabrikneuen V 100 163. All diese Lokomotiven waren dem Reiseverkehr vorenthalten. Jetzt werden dafür zwischen Trebsen und Beucha Leichttriebwagen des Bw Leipzig Hbf Süd eingesetzt. Züge nach Leipzig befördert die Trebsner 110 281.

Den Güterzugdienst übernehmen die Bahnbetriebswerke Engelsdorf mit den Baureihen 111 oder 106 und Leipzig Hbf Süd mit den Baureihen 110, 118 und 132. Seit 1982 werden wieder einige Nahgüterzüge mit der Baureihe 52.8 des Bw Engelsdorf gefahren. Als Rangierlokomotiven sind die Baureihen 100 und 101 vorhanden.

Mit dem „Sandmann" nach Trebsen (Mulde)

Um die Streckenführung näher kennzulernen, empfiehlt sich eine Fahrt mit dem LVT, auch als „Sandmann" oder „Ferkeltaxe" bekannt, nach Trebsen (Mulde).

In Beucha angekommen, sollte man sich im Ort umsehen. Das Interesse weckt eine Feldbahn, die sogar heute noch auf einem kurzen Gleisabschnitt betrieben wird. Einige alte Gleise verlaufen zum Kirchbruch, dem ältesten Steinbruch Beuchas, der schon im 15. Jahrhundert genutzt wurde. Er umgibt hufeisenförmig die auf dem 147 m hohen Kirchberg stehende Wehrkirche, übrigens ein beliebtes Motiv für Fotografen und Maler.

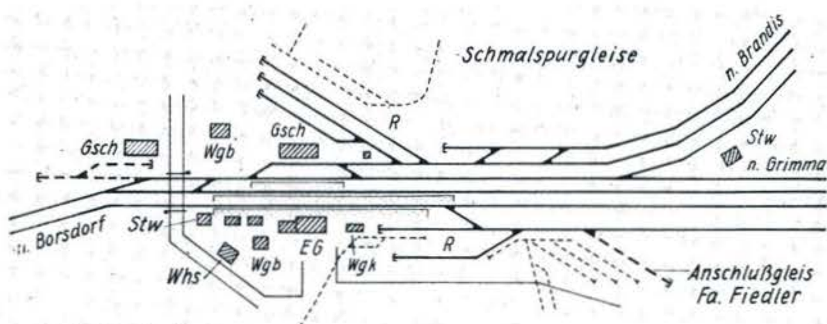
Doch zurück zur Eisenbahn! Nach einer kurzen Lautsprecherdurchsage, dem Abfahrtsignal der Aufsicht und einem prüfenden Blick des Triebwagenführers, schließt er die Türen. Der Wagen rollt. Einige hundert Meter und das Trebsener Gleis zweigt in einer weiten Linkskurve von der Hauptbahn ab. Vorbei an einer kleinen Weide, einigen Gärten, über einen Wegübergang, und wir erreichen den ersten Haltepunkt: Beucha Ost. Er wurde 1901 für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr als „Hp Kleinsteinberg" eröffnet.

Fast gerade führt der Schienenstrang jetzt weiter bis Brandis. Bald ist der helle, große Düngemittelschuppen des Agrochemischen Zentrums (ACZ) Brandis zu sehen. Der Bahndamm eines ehemaligen Anschlußgleises zum Kohlenberg wurde abgetragen und der Sand für den Bau des neuen ACZ-Anschlusses wieder verwendet.

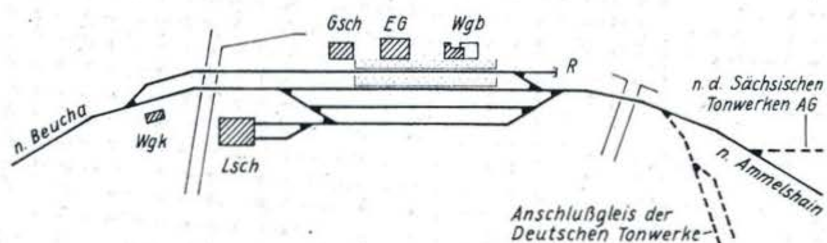
In Brandis herrscht reger Betrieb. Gerade wird ein Zug aufgelöst. Einige Wagen sind für das Silikatwerk bestimmt, andere für den örtlichen Kohlehandel und sonstige Betriebe der Kleinstadt.

Wenige Überreste, wie das Fundament und die Grube, weisen auf einen ehemaligen eingleisigen Kleinlokschuppen hin. Dieses aus Holz entstandene Bauwerk wurde 1973 durch einen abgestoßenen Güterwagen stark beschädigt und mußte daraufhin abgerissen werden.

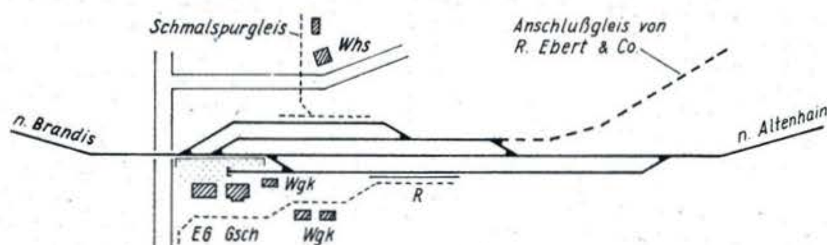
Zwischen dem Industriebetrieb bleibt der Bahn gerade noch Platz, Brandis zu verlassen. Durch eine schöne Wald- und Wiesenlandschaft fahrend, erreicht man Ammelshain. Bis 1982 war Ammelshain noch Bahnhof, wurde aber durch die Einstellung der Kiesverladung aus der nahegelegenen Kiesgrube



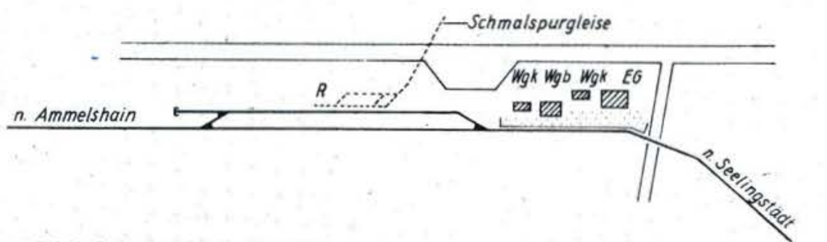
Bahnhof Beucha (1913)



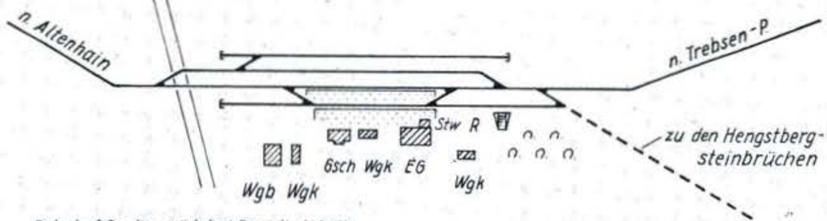
Bahnhof Brandis (1913)



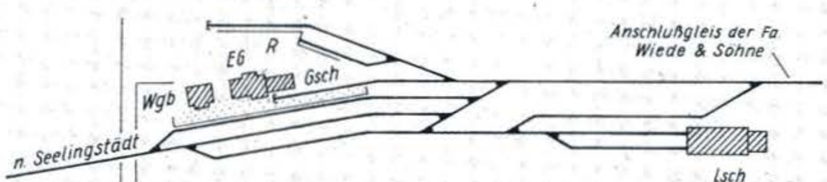
Bahnhof Ammelshain bei Brandis (1913)



Bahnhof Altenhain bei Brandis (1913)



Bahnhof Seelingstädt bei Brandis (1913)



Bahnhof Trebsen-Pauschwitz (1913)

Legende:

EG	= Empfangsgebäude	Wgk	= Wagenkasten
Gsch	= Güterschuppen	Stw	= Stellwerk
Wgb	= Wirtschaftsgebäude	R	= Rampe
Lsch	= Lokomotivschuppen	Whs	= Wohnhaus

Zeichnung: Sammlung Verfasser

5 Trebsen (Mulde) heute 52 8028 mit einem Nahgüterzug abfahrbereit nach Beucha.

6 Ein Triebwagenzug erreicht den Haltepunkt Beucha Ost.

Fotos: Verfasser (5 und 6), Sammlung Hänel, Leipzig, Urheber unbekannt (1 und 2); Sammlung W. Bahnert, Leipzig (4); A. Patzschke, Leipzig (3)

langgestreckten Felder. Weite Sicht ermöglicht den Blick auf die Höhen zwischen Seelingstädt und Altenhain. Nach einem Einschnitt wird der Bahnhof Seelingstädt erreicht. Die Größe des Bahnhofs und der rege Betrieb sind beachtlich. Von einem modernen Stellwerk überragt, erstrecken sich sechs Gleise wie auf einem Plateau. Rechts mündet ein Anschlußgleis des VEB Splittwerke führt. Die Kosten zur Überquerung der Mulde hätten sich niemals amortisiert. Ein kurzes Stück führt die Strecke noch weiter, und zwar zur Papier- und Zellulosefabrik, vormals Wiede & Söhne. Auf der rechten Seite befindet sich zuvor der ehemalige Lokbahnhof Trebsen (Mulde), heute Einsatzstelle des Bw Leipzig Hbf Süd. Hier existierte ein Lokschuppen, der jedoch vor wenigen Jah-

5



6



Naunhof in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Lediglich der mit einem Anschlußgleis verbundene Holzlagerplatz wird noch nach Bedarf von Altenhain aus mit einer Kö als Sperrfahrt bedient.
Nun werden ein kleiner Einschnitt passiert und ein reizvoller Mischwald durchfahren.
Altenhain: Der langgestreckte Bahnhof verfügt neben einem in den 30er Jahren erbauten Stellwerk nur über ein kleines Empfangsgebäude. Hier gibt es eine Aufsicht, einen Fahrkartenverkäufer und einen Rangierleiter. Der Triebwagen hält in der Rechtskurve, in deren weiteren Verlauf die Strecke nach Seelingstädt verläuft. Das Gleis durchschneidet fast geradlinig die großen Röcknitz-Hohnstädt ein.
Und weiter geht die Fahrt dem Endbahnhof der Strecke entgegen. In Gegenbögen schlängelt sich der Triebwagen um einen weiteren Steinbruch, zu dem ebenfalls ein Anschlußgleis besteht, um dann dem Tal des Kranichbaches zu folgen. Vorbei an den mit Schilf und Erlen umsäumten Teichen, erreichen wir den Bahnhof Trebsen (Mulde). Das freundlich-ländliche Bahnhofsgebäude mit dem angebauten Güterschuppen erweckt unser Interesse. Bis auf geringe Veränderungen entspricht es dem Ursprungszustand. Davor ein altes noch in Betrieb befindliches Kurbelwerk.
Eine geplante Verbindung der „Steinbruchbahn" mit der Muldenthalbahn in Nerchau-Trebsen wurde nicht ausgeren abgebrochen werden mußte.
Wünschen wir der 75jährigen Bahn und ihren Beschäftigten weiterhin allzeit gute Fahrt und zufriedene Fahrgäste.
Es sei allen den Freunden gedankt, die bei der Erarbeitung dieser Betrachtung geholfen haben, besonders W. Bahnert, Leipzig, F. Schimpke, Brandis sowie Herrn Reichsbahn-Amtmamm Herrmann vom Verwaltungsarchiv der Rbd Halle.

Quellenangaben

(1) Verwaltungsarchiv der Rbd Halle: Unterlagen über die Nebenbahn Beucha–Trebsen (Mulde)
(2) Staatsarchiv Leipzig, Amtshauptmannschaft Grimma
(3) Statistische Angaben über die DR, Auszug Betriebsunfälle 1920–1943
(4) Der Rundblick. Kulturspiegel der Kreise Wurzen, Oschatz, Grimma, versch. Jahrgänge
(5) Geschäftsberichte der DRG, RBD Dresden, Bahnhofsverzeichnis 1928–1930

Jetzt auch in Cottbus

Am 10. April 1986 wurde nun auch in Cottbus ein sorgfältig restaurierter Straßenbahntriebwagen mit einer zweiten „Jungfernfahrt" in Betrieb genommen (siehe auch Titelbild). Damit konnten die fast zweijährigen Restaurierungsarbeiten erfolgreich abgeschlossen werden. Dieser Sachzeuge der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde im Jahre 1926 von der damaligen Waggonfabrik WUMAG Görlitz mit der Nummer 24 für den dortigen Straßenbahnbetrieb hergestellt und war noch bis 1975 im Linienverkehr eingesetzt. Danach wurde er als Winterdienstfahrzeug (Salzwagen) weiter genutzt. Nach der Übernahme des Fahrzeuges im April 1984 bestand die Aufgabe, den Wagen wieder weitestgehend in den Originalzustand zurück zu versetzen. Der Triebwagen wurde durch die Arbeitsgemeinschaft 2/38 Nahverkehr Cottbus des DMV und die Werktätigen der Straßenbahnwerkstatt des Zweigbetriebes Cottbusverkehr restauriert. Andere Verkehrsbetriebe und Arbeitsgemeinschaften halfen dabei. Beim Aufbau des Fahrzeuges waren allerdings Kompromisse unumgänglich. So verkehrte dieses Fahrzeug in Cottbus nie im Linienverkehr, wo übrigens schon im Jahre 1971 der letzte Vorkriegstriebwagen ausgemustert wurde. Der Anstrich entspricht der Lackierung wie sie bis 1930 in Cottbus gebräuchlich war. Als Reverenz an Görlitz blieb die Originalnummer 24 erhalten. Für die Restaurierung waren insgesamt 5000 Arbeitsstunden erforderlich.

Utsch.

Kleinlokomotive im Einsatz

Nördlich von Spremberg an der Fernverkehrsstraße nach Cottbus kann man eine besondere Kleinlokomotive im Einsatz beobachten. Vorsichtig werden die beladenen Güterwagen von dieser im Rationalisierungsbau entwickelten Kleinlokomotive gezogen. Über ein Schleppkabel erfolgt die Energiezufuhr sowie die Fernbedienung vom Kommandostand der Verladeanlage, so daß kein Kleinlok-Bediener benötigt wird. Das Fahrzeug hat eine Masse von annähernd 13 Tonnen, und über zwei Achsen werden die Rollenketten und Zahnräder angetrieben. An der Einstiegtreppe ist der Not-Ausschalter zu erkennen. Die Warnlampen hinter dem Warnhorn signalisieren die Arbeitsweise dieser Lokomotive.



Text und Foto: P. Kapell, Berlin

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

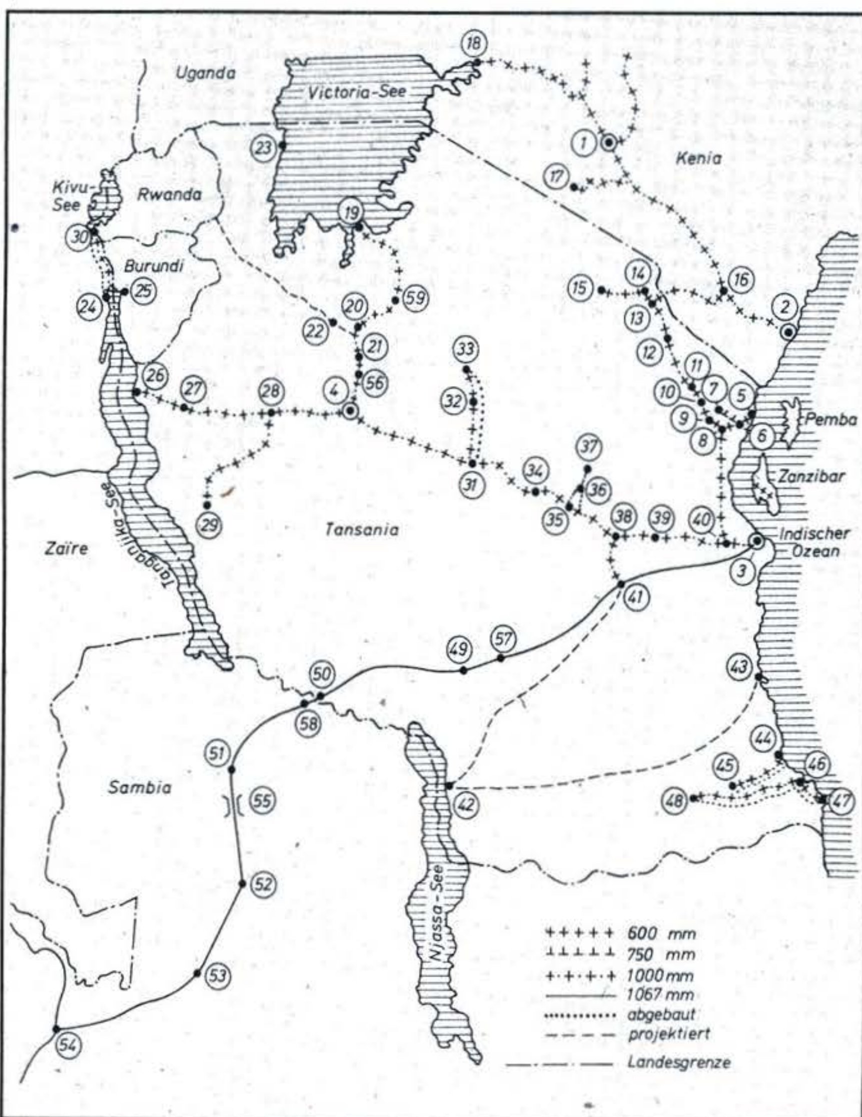
Auf den Schienenwegen Afrikas

Die Eisenbahnen in Ostafrika (1. Teil)

Die Eisenbahnen Ostafrikas teilen sich in zwei unabhängig voneinander entstandene Streckennetze: die Eisenbahn Moçambiques südlich des Ruvuma, Grenzfluß zwischen Tansania, Moçambique und dem Njassasee sowie nördlich die Strecken Tansanias, Kenias und Ugandas.
Ursache dafür waren die verkehrsgeographische Lage und die unterschiedlichen Interessen der damaligen Kolonialmächte. Ihnen kam es darauf an, Verkehrswege vom Indischen Ozean in das Innere Afrikas zu bauen. Versuchte man einerseits, durch Moçambique schnellstmöglich eine Verbindung nach dem damaligen Transvaal zu schaffen, um bequemer an die Goldfelder zu kommen, so bestand andererseits in den damaligen Kolonien bzw. Protektoraten Deutsch- und Britisch-Ost-Afrikas das Bestreben, den Victoriasee und den Tanganjikasee zu erreichen.
Beide Seen, von dem Engländer Speke 1858 kurz nacheinander entdeckt, boten sich als Verkehrsfläche an (Victoriasee: 68 800 km², 410 km Länge, 205 km Breite; Tanganjikasee: 31 900 km², 650 km Länge, 80 km Breite, bis zu 1 470 m tief, 773 m über der Meereshöhe).
Im Jahre 1890 einigten sich das deutsche Kaiserreich mit dem englischen Königreich über die Teilung dieser Gebiete. Grundlage dafür war der sogenannte Helgoland-Sansibar-Vertrag.
Nun begann, wenn anfangs auch zögernd, die systematische Erschließung – oder besser Ausbeutung – dieser Gebiete. Dazu waren vor allem bessere Verkehrsverbindungen und Verkehrsmittel erforderlich. Die Eisenbahnen entwickelten sich anfangs eigenständig und werden nachfolgend aus Gründen einer besseren Übersicht in zwei Abschnitten behandelt:
- die Eisenbahnen Tansanias und
- die Eisenbahnen Kenias und Ugandas.

Der Eisenbahnbau begann 1893 in Tansania, der ehemaligen Kolonie Deutsch-Ostafrika. Ausgangspunkt war Tanga.
Bereits 1885 gab es Überlegungen zum Bau einer Zentralbahn bis an die ostafrikanischen Seen, und die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft organisierte dafür erste Erkundungen.

1



Heute unvorstellbar, bereitete damals der Hafenanschluß die größten Probleme. Doch ein solcher Ausgangspunkt einer jeden Eisenbahn in das Landesinnere Afrikas war auch hier unumgänglich.
Die an der Küste liegende Stadt Bagamoya hatte als Aus- und Umladeplatz zwischen Schiff und Lagerplatz einen zu flachen Strand.
Die Dhaus, arabische Segelschiffe, konnten im Windschatten der Insel Zanzibar das ganze Jahr über die Verbindung zum Festland aufrechterhalten, ohne den Monsun fürchten zu müssen. Die Schiffe wurden bei Flut auf den Strand gesetzt und bei Ebbe entladen. Von hier führten bereits über Jahre die Araber mit großen Trägerkarawanen regen Handel bis in das Kongogebiet. Ihre Handelsgüter waren vornehmlich weißes Elfenbein und Sklaven, das schmutzigste Geschäft aller Zeiten.
Diese Art „Hafenbetrieb" kam für europäische Begriffe nicht in Frage. Man entschied sich deshalb für den weiter südlich gelegenen Hafen Dar es Salaam, dem „Hafen des Friedens" (Übersetzung aus dem Arabischen). Wollte man die alten Handelsverbindungen nicht zerstören und sie mit Europa ab dem neuen Hafen ausbauen, so mußte eine Eisenbahn als Verbindung zwischen den beiden Orten entstehen. Zu einer solchen Investition konnte sich das Deutsche Reich vorerst nicht entschließen. Auch das Großkapital hatte kein Interesse, da zu dieser Zeit noch eine günstigere Ausbeutung im Küstenbereich möglich wr. Dennoch ließ die Münchener Lokalbahn-AG Untersuchungen für eine Verbindungsbahn anstellen. Hierbei wurden auch die Spurweiten 750 mm und 1 000 mm heftig diskutiert. Doch dieses Projekt scheiterte ebenso wie eine bereits früher geplante 1 000 km lange Inlandbahn.

Usambarabahn

Unabhängig davon bemühte sich die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft nach wie vor um das Zustandekommen

einer Kleinbahn vom Hafen Tanga in das küstennahe Usambaragebirge. Hier sah man reale Chancen für einen Bahnbau. Das Gebiet war besser erkundet, und außerdem gab es auch schon europäische Siedlungen. Schließlich gelang es, als Tochterunternehmen die Deutsch-Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft (Usambarabahn) zu gründen. Das Großkapital hielt sich noch immer zurück, so daß die Muttergesellschaft

1 Übersichtskarte über die Lage der ostafrikanischen Eisenbahnen

2 Skizze von der 1893 gelieferten Vulcan-Lok, siehe auch Tabelle 1 und Abb. 3

2

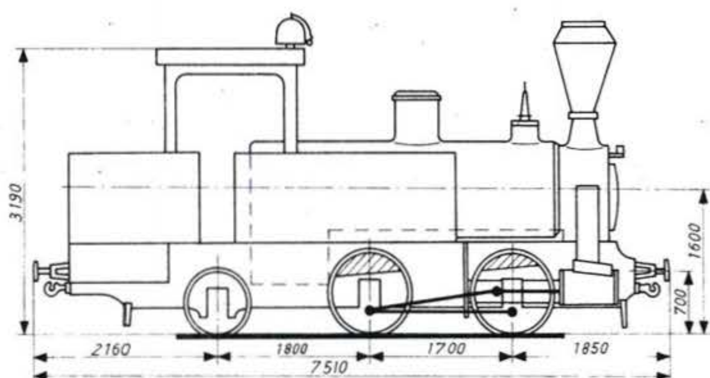


Tabelle 1 Daten der 1893 von Vulcan gelieferten 1 B-Tenderlokomotiven für die UE

Spurweite	1000 mm
Bauart	1 Bn 2t
Treibraddurchmesser	920 mm
Laufraddurchmesser	700 mm
Zylinderdurchmesser	280 mm
Kolbenhub	480 mm
Gesamtradstand	3500 mm
Kesseldruck	12 atü
feuerberührte Fläche	38,33 m²
Rostfläche	0,61 m²
Wasservorrat	3 m³
Raum für Brennmaterial	2,5 m³
Leermasse	13,66 t
Masse mit halben Vorräten	17,54 t

Ortsnamen zur Karte

1	Nairobi	31	Manyoni
2	Mombasa	32	Singida
3	Dar es Salaam	33	Kinjangiri
4	Tabora	34	Dodoma
5	Tanga	35	Msagii
6	Tengeni	36	Kongwa
7	Amani	37	Hogoro
8	Mnyusi	38	Kilosa
9	Korogwe	39	Morogoro
10	Mombo	40	Ruvu
11	Buiko	41	Kitadu
12	Same	42	Wiedhafen
13	Kahe	43	Kilwa
14	Moshi	44	Lindi
15	Arusha	45	Dunda
16	Voi	46	Mikindani
17	Magadi	47	Mtwara
18	Kisumu	48	Nachingwea
19	Muansa	49	Makumbako
20	Isaka	50	Tunduma
21	Bukeni	51	Mpika
22	Kahama	52	Kasama
23	Bukoba	53	Serenje
24	Uvira	54	Kapiri Mposhi
25	Usumbura	55	Chambeshi Brücke
26	Kigoma	56	Titu
27	Malagarasi	57	Mlimba
28	Kaliua	58	Nakonde
29	Mpanda	59	Shinyanga
30	Bukavu		

75 Prozent des viel zu geringen Kapitals von zwei Millionen Mark übernehmen mußte. Die geplante 84 km lange Strecke Tanga – Korogwe stellte sich bald als Fehlspekulation heraus. Schließlich lagen für diesen Bau keinerlei Erfahrungen vor, und in der deutschen Leitung hatte kein Techniker das Sagen. Das Reich „vergab" zwar das ihm eigentlich nicht gehörende Land pro Kilometer recht großzügig und gewährte auch Zollfreiheit für das Baumaterial, doch sonst hatte es keinen Pfennig beigesteuert. Die Muttergesellschaft mußte wieder mit 800 000 Mark Zuschuß einspringen, um den Bau und Betrieb der Anfangsstrecke nicht zu gefährden.

Die in den Jahren 1891 und 1892 aufgenommenen Vorarbeiten, wie das Abstecken des ersten Bauabschnittes, das Feststellen der Regenmengen, die Bodenuntersuchungen, allgemeine Erkundungen und das Einlagern einiger Ausrüstungsgegenstände, stellten sich nach dem Eintreffen des Bauleiters Bernhard im Mai 1893 als unbrauchbar heraus. So steckte der Vermesser, ein Nichtfachmann, unter anderem die Trasse in der Trockenzeit ab, was später zum Verhängnis werden sollte. Außerdem lagen die wenigen Zeichnungen und anderen Unterlagen inzwischen in Berlin.

Kurze Zeit später kam das erste Eisenbahnmaterial aus Europa. Das Fehlen der Landeanlagen machte ein Umladen auf offener Reede in die arabischen Dhaus erforderlich, die bei Flut im Hafen soweit wie nur möglich in den Schlick fuhren. Unter anderem wurden Muldenkipper, Schienen und Werkzeuge in das Wasser geworfen und bei Ebbe mühsam geborgen. Unter völliger Verkennung der Lage schickte die Leitung als „Verbesserung" zwei Leichter in vielen Einzelteilen, die nach gleicher Methode entladen wurden. Ein Glück, daß man alle Teile wiederfand...

Kurz danach wurde ein teilweise demontierter Dampfschlepper angeliefert. Viereinhalb Monate dauerte die Aufrüstung unter den primitivsten Umständen. Acht Stunden waren erforderlich, um den Schlepper anzuheizen und ihn somit in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Doch die Überseedampfer konnten erst eine halbe Stunde vor ihrem Eintreffen gesichtet werden. Um solche schweren Teile, wie Lokkessel und Werkzeugmaschinen ausladen zu können, entstand eine kleine Landebrücke aus Buschholz. Ein Handkran übernahm das Entladen der Leichter. Die 15,5 kg pro Meter schweren und 12 m langen Schienen wurden weiterhin in den Schlick geworfen. Mitunter brachte ein Schiff 400 t Schienenmaterial an die Küste.

Um die Liegezeiten der Überseedampfer in erträglichen Grenzen zu halten, wurde unter diesen Umständen Tag und Nacht entladen. Verständlich, daß die Afrikaner, solche Arbeit ungewohnt, davonliefen. Schließlich litt ihr Gesundheitszustand durch das ständige Arbeiten in Schlamm und Wasser, zumal anfangs nicht einmal ein Arzt am Ort war. Auch konnten einheimische Baustoffe nur unregelmäßig und in zu geringen Mengen beschafft werden. Der Materialbedarf, insbesondere für die Verwaltungs- und Bahnhofsgebäude, Güter- und Zollschuppen, Lokomotiv- und Wagenschuppen, Werkstattgebäude und Wohnhäuser war in das Unermeßliche gestiegen. Da es nicht gelang, Ziegel zu brennen, wurde auf das sehr salzhaltige Korallengestein zurückgegriffen. Korallenkalk wurde primitiv gebrannt und als Mörtel verwendet. Der aus Europa eingeführte Zement sollte für wichtigere Vorhaben, wie dem Röhrenbau für Wasserdurchlässe, aufgehoben werden. Er kam in Blechtonnen zu 180 kg; die „trockene" Entladung bereitete große Probleme. Ein Transport dieser Menge über Land war nicht möglich und das Umladen in Säcke zu 25 bis 30 kg Trägerlast erforderlich. Da kein Bau- und Schwellenholz zur Verfügung stand, nahm man Mangroven, die im Flutbereich geboren wurden, um Eisenschwellen zu sparen. Man glaubte, daß die Härte des Holzes und die Masse – 1 200 kg/m² im trockenen Zustand – besonders geeignet sei. Die Bearbeitung mit den ungeübten Arbeiter bereitete größte Schwierigkeiten. Bereits nach zwei Jahren mußten diese Schwellen infolge Trockenfäule wieder ausgewechselt werden. Der Umgang mit Spaten und Schaufel bei Erdarbeiten war ein weiteres Problem, da die Afrikaner seit alters her barfuß gehen. Auch die Ver-

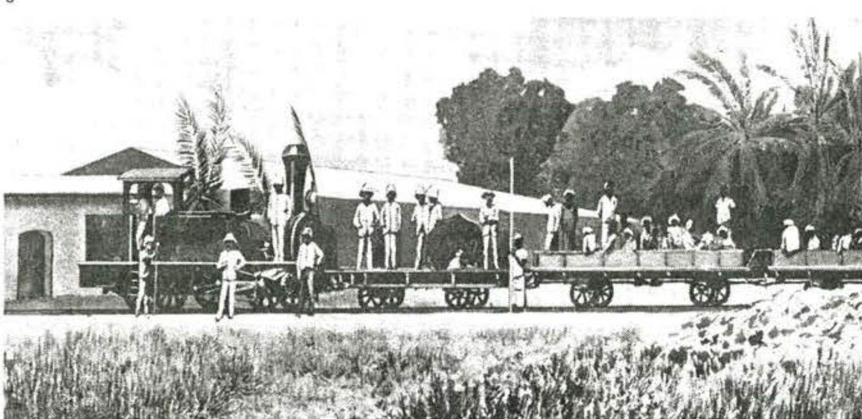
wendung von Schubkarren schied selbst bei kurzen Transportwegen aus. Daher kam Feldbahnmaterial, bestehend aus Gleisjoche der 600-mm-Spur und Muldenkippern mit einem Fassungsvermögen von 0,75 m³, zum Einsatz. Vom Hafen Tanga bis zur Baustelle mußten die Gleisrahmen getragen werden. Später wurden ein Gleisstück verlegt, Muldenkipper aufgegleist und mit Gleisjochen beladen, das hintere Gleis ab- und vorn wieder angebaut. Auf diese Weise konnte pro Tag eine größere Menge Material einen Kilometer weiter transportiert werden. Deshalb mußten die Buschpfade zum Vorbeitragen der Gleisjoche an den Muldenkippern um das Doppelte verbreitert werden. Beim Verlegen des endgültigen 1 000-mm-Gleises im Bahnhof Tanga gab es eine neue Überraschung: Die angelieferten Weichen hatten einen Radius von 50 m. An den vorhandenen 1B-Tenderlokomotiven waren aber die Laufachsen steif im Rahmen gelagert. Somit konnten bei einem Gesamtradstand von 3,50 m die Weichen nicht befahren werden. Eine neue Bestellung dauerte Monate und zwang daher zur Notlösung. Zwischen Herzstück und Zungenvorrichtung wurde ein Schienenstück eingebaut. Soweit es die Neigung des Herzstückes zuließ, vergrößerte man den Radius der Weichenkurve. Damit war, wenn auch unter starker Abnutzung der Schienen, ein unfallfreies Befahren möglich.

Selbst hergestellte Betonrohre wurden während der Trockenzeit in teilweise bis zu 10 m hoch aufgeschütteten Dämmen verlegt. Den anfallenden Wassermassen waren die viel zu kleinen Durchlässe nicht gewachsen. Nun wirkten sich die ungenügenden Voruntersuchungen aus. Die Bahndämme wurden bei Talüberquerungen zu Staumauern und hielten dem Druck nicht stand. Andere liefen aufgrund der tropischen Regengüsse wie Brei auseinander. Trotz all dieser Widrigkeiten wurde am 16. Oktober 1894 die erste ostafrikanische Strecke von Tanga nach Pongwe in Betrieb genommen. Sie war 14 km lang. Die Bauarbeiten wurden weiter fortgesetzt. Beim Kilometer 40 war Muhesa erreicht, gleichzeitig aber auch die Finanzkraft der Gesellschaft so erschöpft, daß an die Vollendung der Strecke bis Korogwe nicht zu denken war. Im Jahre 1899 übernahm die Regierung die gesamte Anlage für 1,3 Millionen Mark.

Die in Betrieb befindliche kurze Strecke warf keinen Gewinn ab. Das war zu erwarten, da sie nicht einmal das Vorland des Usambara-Pare-Gebirges erreichte. In der Folge vergab die Regierung den Streckenbau bis Korogwe in zahlreichen Baulosen an verschiedene kleinere Unternehmer. Sie ließ auch die umfangreichen Vorarbeiten und Untersuchungen für die Strecke bis Mombo ausführen. Die 1904 gegründete Deutsche Koloniale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft (KEBBG), ein Tochterunternehmen der weithin bekannten Eisenbahnbaufirma Lenz & Co, übernahm nun die weiteren Arbeiten. Am 1. Februar 1905 konnte die auf 129 km Länge angewachsene Gesamtstrecke bis Mombo eröffnet werden.

Die sich inzwischen verbesserte Betriebslage veranlaßte die KEBBG im Jahre 1907, den Weiterbau bis Buiko (45 km) auf eigene Kosten zu beginnen. Am 27. Juli 1909 wurde dann auf diesem Abschnitt der öffentliche Verkehr aufgenommen. Die KEBBG betrieb die Gesamtstrecke im Pachtverhältnis. Die gu-

3



ten Ergebnisse veranlaßte die Regierung, den Weiterbau der Strecke bis zum Fuße des Kilimandscharo nach Moshi in den Reichstag einzubringen. Das Reichsgesetz vom 8. Dezember 1910 bildete dafür die Grundlage. Die Gleisspitze erreichte am 11. September 1911 den Endpunkt Moshi. Damit war die Gesamtlänge der Strecke von 352 km erreicht. Aus der Kleinbahn war eine Fernbahn geworden. 1912 und 1913 wurden auf der Anfangsstrecke die schwachen Schienen gegen 20-kg/m-Schienen ausgewechselt, Dämme verstärkt, Kurvenradien vergrößert und die ersten Brücken ausgewechselt.

Anfang 1914 genehmigte man nochmals Mittel für den Weiterbau der Strecke von Moshi nach Arusha sowie zur Beseitigung der Spitzkehre bei Ngomi. Die 86,4 km lange Neubaustrecke sollte in zwei Jahren fertiggestellt werden. Die Arbeiten wurden durch den Beginn des ersten Weltkrieges unterbrochen. Erst 1923 nahmen die Bauarbeiten, unter englischem Mandat, ihren Fortgang. 1924 war der Sanjafluß, 34 km, erreicht. Erst vier Jahre später wurden die Arbeiten fortgesetzt. Ab 13. Dezember 1929 rollten die Züge dann bis Arusha. Im Zusammenhang mit den Kampfhandlungen in Ostafrika zwischen deutschen und britischen Truppen entstand eine 148 km lange Verbindungsbahn von Vio (an der Ugandabahn) nach Kahe (Usambarabahn) als Nachschublinie der Engländer. Infolge des Rückzuges der deutschen Truppen wurden etwa 50 km Gleis abgebaut und die Strecke stark zerstört. Bis 1914 war als Zubringer zur Usambarabahn (UE) ferner eine 23,5 km lange Kleinbahn in 750-mm-Spur durch die Sigi-Export-Gesellschaft von Tengeni nach Amani gebaut worden, und eine 9 km lange Seilbahn führte von Mkumbara bis zu dem 1 400 m höher gelegenen Sägewerk Neu Hornow.

Fahrzeugpark

Baulokomotiven sind nicht beschafft worden. Die fünf von Vulcan in Stettin 1893 gebauten 1 B-Tenderlokomotiven (Tabelle 1) sollten sowohl dem Streckenbau als auch später den Verkehrsaufgaben dienen. Man glaubte, besonders sparsam sein zu können. Doch schon 1900 mußten weitere Lokomotiven beschafft werden. Für die kurvenreiche Strecke lieferte Jung Jugenthal, fünf Gelenklokomotiven der Bauart Mallet. Die Vielteiligkeit der Lokomotiven sowie die damit verbundenen Schwierigkeiten in der Unterhaltung und im Betriebseinsatz nahm man in Kauf. 1908 lieferte Orenstein & Koppel für die UE steifrahmige 1 Dn2-Tenderlokomotiven, und erst 1910 sowie 1912 entschied man sich für Schlepptenderlokomotiven. Die Achsfahrmasse betrug vier Tonnen. Als Heizmaterial war Kohle vorgesehen, die aus Europa eingeführt werden mußte. Später wurden die Maschinen teilweise auf Holzfeuerung umgestellt. Die ersten Wagen der UE lieferte die Waggonfabrik van der Zypen & Charlier, Köln. Alle Wagen waren zweiachsig ausgeführt (Tabelle 2).

Der Achsstand ermöglichte das Befahren von Kurven mit 200-m-Radius. Die Personenwagen führten die 2. und 3. Klasse mit einfachen Holzlattensitzen bzw. Rohrgeflechtbänken. Die Wagen hatten einen braunen, die Post- und Gepäckwagen einen grauen Anstrich. Die Tragfähigkeit der Güterwagen betrug 7 500 kg. Da für den Baubetrieb anfangs nur offene Wagen benötigt wurden, diese aber später auch für andere Zwecke genutzt werden sollten, lieferte man Kopfteile, Seitenwände und Dachkonstruktionen für einen Umbau an Ort und Stelle mit.

Tanganjikabahn oder Zentralbahn?

Immer wieder versuchten die Kolonialkreise, die Genehmigung zum Bau einer Zentralbahn zu erhalten. Diesbezügliche Vorlagen wurden vom Reichstag 1899 und 1902 abgelehnt. Erst 1904 gab es einen teilweisen Erfolg. Der Bau einer Stichbahn wurde schließlich genehmigt. Auch für diesen Bahnbau bediente sich der Staat einer Privatbahn, der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft (OAEG). Mit 21 Millionen Mark Grundkapital ausgestattet, erhielt sie Zinsbürgschaften und die Konzession für den Bau und Betrieb auf 88 Jahre sowie Land- und Bergbaurechte. Aus den Fehlern beim Bau der Usambarabahn hatte man gelernt. So wurde eine im Eisenbahnbau erfahrene Firma eingesetzt. Das Unternehmen Philipp Holzmann & Co aus Frankfurt (Main) begann am 1. Februar 1905 mit den Arbeiten. Der Bau erfolgte in Anlehnung an das preußische Kleinbahngesetz, das beispielsweise Kurvenradien von 100 m zuließ. Erst ab 1913 galt die Koloniale Bau- und Betriebsordnung, die den afrikanischen Verhältnissen angepaßt war.

Akuter Arbeitermangel zwang dazu, größere Erdbewegungen zu vermeiden. Dennoch ließ sich ein Tunnelbau bei km 24 in den Pugubergen nicht umgehen. Das geringe Lichtraumprofil erforderte beim späteren Ausbau der Strecke zum Tanganjikasee, Brücken zu wechseln und die Strecke im Tunnelbereich zu verlegen. Am 9. Oktober 1907 wurde die 209 km lange Strecke bis Morogoro eröffnet.

Bei den Feierlichkeiten stellte der damalige Staatssekretär Dernburg den Weiterbau als nunmehrige Zentralbahn in Aussicht, so daß die Arbeiten von der Baufirma auf eigene Rechnung bis in die Gegend von Kilosa weitergeführt wurden.

1908 genehmigte der Reichstag die Verlängerung um weitere 638 km bis Tabora. Da die Privatbahn-Gesellschaft nicht in der Lage war, die erforderlichen Baugelder aufzubringen, mußte die Aktienmehrheit von der Schutzgebietsverwaltung übernommen werden. Die Stichbahn hatte sich zur Hauptbahn gemausert. Es kamen Schienen mit 27,8 kg/m, die eine Achsfahrmasse von 10 t zuließen, zum Einbau. Auf der Anfangsstrecke wurden nach fünfjähriger Liegezeit die 20-kg/m-Schienen ausgewechselt und zu enge Kurvenradien erweitert. Am 1. Januar 1910 wurde Kilosa (189 km), am 1. November 1910 Dodoma (462 km) und am 1. Juli 1912 das Handelszentrum, die 1 200 m hoch gelegene Stadt Tabora, erreicht. Damals war Tabora mit 40 000 Einwohnern die größte Stadt Ostafrikas. Die Strecke verlief meist im Bereich der alten Karawanenstraße. Bei Dodoma erreicht sie auch heute noch in 1 140 m Höhe den Ostrand des großen Ostafrikanischen Grabens und fällt dann auf 830 m über Meereshöhe ab. Hinter der Station Saranda befindet sich mit 1 326 m der höchste Punkt der Gesamtstrecke am westlichen Grabenrand. Da keine sonderlichen Hinternisse zu überwinden waren, gelang es der Baufirma, zwei Jahre vor Vertragsablauf das Endziel zu erreichen.

Inzwischen hatten die Belgier als damalige „Schutzherren" des westlich an den Tanganjikasee angrenzenden Kongogebietes mit dem Bau einer Eisenbahn vom Fluß Lualaba zum Tanganjikasee begonnen. Im Interesse des sich im Kartangagebietes anbahnenden Kupfergeschäftes und des Handels, der sich nicht in westliche Richtung ausdehnen sollte, mußte der Weiterbau zum See zügig vonstatten gehen. Der Reichstag bewilligte Ende 1911 die Mittel für den 406 km langen Streckenabschnitt bis Kigoma. Besondere Schwierigkeiten entstanden durch den Malagarasifluß, der am 29. Januar 1913 erreicht wurde. Er bildete in seinem Mittellauf eine 2,5 km breite Niederung, die bei Hochwasser das gesamte Flußtal drei bis vier Meter überflutete. 11 Vorflutbrücken von je 11 m Länge neben sechs Meter hohen Dammschüttungen sowie eine 50 m lange oberschlächtige Fachwerkbrücke waren erforderlich, um den Weiterbau ab Juni 1913 fortzusetzen. Beim Einbau des mittleren Brückenteils riß eine Grasinsel infolge plötzlichen Hochwassers das Pfahlgerüst weg. Um dem vorzubeugen, wurde flußab ein Hafenbecken ausgehoben. Die Brückenmontage erfolgte auf Pontons. Bei nun eintretenden Hochwasser konnte das Gefährt flußaufwärts gezogen und auf die vorbereiteten Pfeiler abgesenkt werden. Bis zum Abstieg zum See gab es kaum Schwierigkeiten, da bis zu 16 000 Arbeitskräfte beschäftigt waren. Am 1. Februar 1914 erreichte die Gleisspitze den See. Der Abstieg zum See erforderte nochmals umfangreiche Erd- und Felsarbeiten. Am 15. März 1914 wurde der provisorische öffentliche Betrieb zwischen Dar es Salaam und Kigoma (1 250 km Länge) aufgenommen. Gleichzeitig entstand eine Werft, in der zwei eisenbahneigene Dampfer von je 1 200 BRT gebaut wurden. Die Schiffe sollten den kleineren Dampfer HEDWIG VON WISSMANN unterstützen, dessen Einzelteile seinerzeit von der Küste zum Südende des Tanganjikasees von Afrikanern getragen wurden! Der vor Inbetriebnahme der Bahnlinie bestandene Handel hatte Tausende Berufsträger – 1907 waren es allein im Bezirk Tabora etwa 83 000 – in Bewegung gehalten.

Fortsetzung im Heft 11/86

3 Eröffnungszug für die erste 14 km lange Strecke der Usambara-Bahn Tanga – Pongwe am 16. Oktober 1894, gezeichnet nach einem Foto

4 Die Einheitslokomotive für die ehemalige Deutsche Kolonialbahn (OAEG) von A. Borsig 1909, Fabriknummer: 7155

Zeichnungen: Verfasser (1) Sammlung des Verfassers (2) Fotos: Sammlung des Verfassers

4

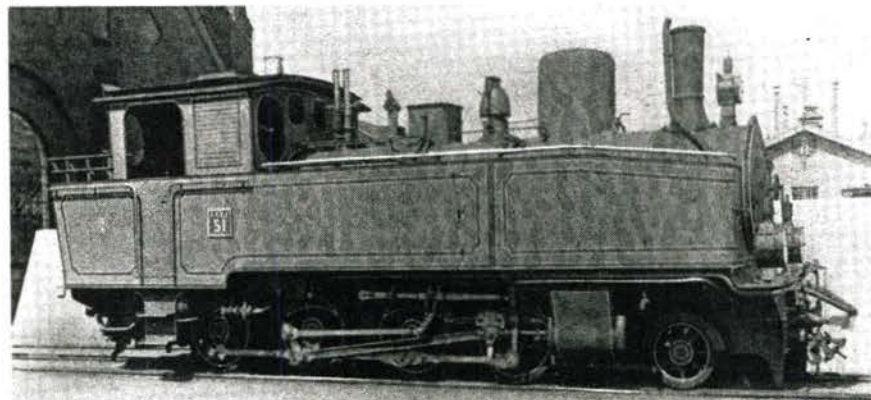


Tabelle 2 Technische Daten des Wagenparks der VE

	Radstand mm	Raddurchmesser mm	Höhe Puffer üb. SO mm	Länge üb. Puffer mm	Länge Wagenkasten mm	Breite Wagenkasten mm	Lichte Höhe mm	Größte Höhe üb. SO mm
Personenwagen	4 000	730	700	8 600	6 600	2 600	2 050	3 090
Post- u. Gepäckwagen	3 200	730	700	6 200	5 700	2 200	2 000	3 000
gedeckte Wagen m. Bremse	3 200	730	700	6 200	5 700	2 200	2 000	2 925
gedeckte Wagen o. Bremse	2 800	730	700	5 700	5 700	2 200	2 000	2 925
Hochbordwagen	2 000	730	700	4 700	4 700	2 200	800	1 685
Niederbordwagen	2 000	730	700	4 700	4 700	2 200	300	1 185

Dr. Georg Thielmann (DMV), Erfurt, und Dipl.-Ing. oec. Hermann Lohr (DMV), Weimar

Schon immer eine Extra-Wurst

Zur Abfertigung und Beförderung von Hunden auf deutschen Eisenbahnen

Das Reisen ist uns Menschen von jeher ein Bedürfnis – und die Hunde waren immer dabei, ob in der Postkutsche oder auch später in der Eisenbahn.
Die Bahnverwaltungen haben sich schon recht frühzeitig mit besonderen Angeboten auf bestimmte Bedürfnisse eingestellt. Das geschah dann sehr gründlich und mit hohem Aufwand. Neben der aufwendigen Beförderung von Equipagen und Pferden, dafür wurden besondere Wagen vorgehalten, widmeten sie sich auch recht intensiv der Beförderung von Hunden.

Die Eisenbahn und der Hund

In den Anfangsjahren der Eisenbahn konnten die Reisenden ohne größere Umstände ihre „Vierbeiner" mit in die Coupès nehmen. Diese Zeit des gemeinsamen Reisens dauerte jedoch nicht sehr lange, und der Hund wurde vom Menschen getrennt.
Auch wenn die Tierliebe des Menschen sprichwörtlich ist, beide sollten nicht mehr lange in einem Wagen sein. Dafür waren verschiedene Gründe maßgebend. Zum einen gab es schon seit eh und je Reisende, die mit Hunden nichts im Sinn hatten, und zum anderen geizten die Eisenbahnen mit dem kostbaren Wagenraum. Jeder Quadratmeter wurde ausgenutzt und in klingende Münzen verwandelt. Daher kam es gar nicht in Frage, auf Kosten der Anzahl der Sitzplätze irgendwelche Zugeständnisse zu machen.
In zeitlicher Folge haben sich dann die nachstehenden Beförderungsmöglichkeiten herausgebildet und gegenseitig abgelöst:
– Mitnahme der Hunde in die Abteile der Personenwagen;
– Unterbringung und Beförderung der Hunde in besonderen Behältnissen;
– Beförderung der Hunde in den Hundeabteilen der Gepäckwagen.
– Gegenwärtig erfolgt wieder die Mitnahme der Hunde in die Abteile der Personenwagen.

Von den Eisenbahnen wurden zur Beförderung der Hunde gesonderte Behältnisse vorrätig gehalten. In den meisten Fällen waren des geflochtene Körbe mit einem großen Deckel, die in die Personenwagen mitgenommen werden konnten. Später wurden die Hunde im Gepäckwagen untergebracht.
Auf einem Fahrausweis der Sächsisch-Bayrischen Staatsbahnen (S.B.S.E.)* aus dem Jahre 1856 steht unter den umfangreichen aufgedruckten Verhaltensweisen:
„8. Hunde dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen, sondern nur in besonderen Behältnissen, soweit deren vorhanden sind, befördert werden."
Auch die Beschaffung, Unterhaltung und schließlich den Ausgleich der Behälter zu den Orten des Bedarfs entstanden eine ganze Reihe von Nachteilen.
Den Ausweg aus diesem schwerfälligen Verfahren fand man schließlich mit dem Einrichten besonderer Hundeabteile in den Gepäckwagen. Mit Hundeabteilen wurden auch Wagen ausgerüstet, die Schnellzügen beigestellt werden konnten. Damit war auch eine zügige Beförderung der Hunde über weitere Entfernungen möglich.
In den Gepäckwagen der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) aus dem Jahre 1891 befand sich das Hundeabteil an der Stirnwand. Es reichte über die gesamte Wagenbreite. Die Seitenwandtüren hatten Lüftungsschlitze und waren mit der Abbildung eines Hundekopfes gekennzeichnet. Sie war das Ebenbild des Kopfes von einem Bernhardiner und damit wohl auch eines der ältesten Piktogramme, das es bei den Eisenbahnen gegeben hat.
Das Ein- und Ausladen des Hundes sowie das Umladen in einen anderen Zug auf den Übergangsbahnhöfen hatte der Reisende selbst zu besorgen.
Auch wenn der Hundekopf am Türchen zum Hundecoupè die „Vierbeiner" zum Hineinkriechen animieren sollte, traten doch immer wieder Zwischenfälle auf den Bahnsteigen ein, bei denen den Hunden sanfte Gewalt angetan werden mußte (Abb. 1). Das war immer ein „Mordsspaß" für die Reisenden, und die Bediensteten der Eisenbahn machten ein „süßsaures" Gesicht.
Die Hundeabteile waren einfach eingerichtet. Sie verfügten über abgeteilte einzelne Boxen mit einem kleinen Türchen vom Gang aus. An Freßnäpfe hatte man allerdings gedacht.
Ende der 50er Jahre wurden die Hundeabteile schrittweise aus den Gepäckwagen ausgebaut. Sie hatten an praktischer Bedeutung immer mehr verloren; die Hunde wurden wieder in die Abteile der Personenwagen mitgenommen.
In der Anfangszeit wurde die Mitnahme von Hunden in die Abteile der Personenwagen nur einem bestimmten Personenkreis gestattet. Dazu gehörten Jäger und Führer von Dienst- oder Blindenhunden. Später konnte jeder Reisende wieder mit seinem Hund reisen. Außerdem gab es noch besondere Beförderungsmöglichkeiten für lebende Tiere als Eil- bzw. Expreßgut, mit denen zuweilen auch Hunde befördert wur-

1



* ab 1858 Westliche Staatsbahn und ab 1869 Sächsische Staatsbahn

den. Dazu waren sie in Körben, Käfigen oder Kisten verpackt und wurden bei der Eisenbahn zur Beförderung nach einem anderen Ort aufgegeben.

Aus der kurzen Darstellung über die Entwicklung der Beförderung der Hunde auf den Eisenbahnen ist zu erkennen, daß sie im Verlaufe der Zeit einem starken Wandel unterworfen war. Hund und Eisenbahn haben sich eben nicht immer so gut vertragen.

Jeder Hund hat seinen Preis

Werden die Beförderungsgebühren für Hunde in ihrer Entwicklung gesehen, so lagen sie anfangs unter dem Fahrpreis für die niedrigste Wagenklasse. Von 1870 bis 1918 ergibt sich dabei folgende Übersicht:

Wagenklasse	Fahrpreis/km	Preissatz je km für Hunde
1.	8 Pf	1,5 Pf
2.	6 Pf	
3.	4 Pf	
4.	2 Pf	

Ab 1918 hat sich die Beförderungsgebühr für Hunde auf den halben Fahrpreis für die 3. Wagenklasse Personenzug eingependelt.

Für Hunde gab es keine Fahrpreisermäßigung, auch wenn „Herrchen" eine solche in Anspruch nehmen konnte. Allerdings brauchten keine Zuschläge für schnellfahrende Züge bezahlt zu werden. Wenn „Herrchen" in der 1. Wagenklasse Schnellzug fuhr, konnte der Hund mit einer halben Fahrkarte 3. Wagenklasse Personenzug mitgenommen werden.

Mit der Ausgabe einer halben Fahrkarte zur Erhebung der Beförderungsgebühr konnte natürlich kein Anspruch auf einen Sitzplatz für den „Vierbeiner" erhoben werden. Führhunde von Blinden und Dienst- sowie Gebrauchshunde eines bestimmten Personenkreises wurden schon immer frei befördert. Das hat sich auch bis in unsere heutigen Tage so fortgesetzt.

2



K. Bayerische Staatseisenbahnen.

Tag der Ausgabe /

Hundekarte Nr. 0000

für Hund

von Nürnberg Hbhf.

nach

über

3



1 Der Hund will nicht in das Hundecoupé – eine zeitgenössische Darstellung

2 Blankofahrkarte der Königlich Bayrischen Staatseisenbahn

3 Beförderungsschein der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn

War der Verlust eines Hundes im Verlaufe der Beförderung eingetreten oder die Eisenbahn wurde aus anderen Gründen ersatzpflichtig, so konnten für einen Hund maximal zwei „Thaler" gezahlt werden. Damit war der Wert eines Hundes im Falle der Entschädigung dem eines Ferkels gleichgestellt. Interessant ist, daß für ein Schaf oder eine Ziege das Doppelte gezahlt wurde. Der Hund stand eben bei der Eisenbahn nicht so hoch im Kurs.

Der Hund und seine Fahrkarte

Zur Erhebung der Beförderungsgebühren bei der Abfertigung der Hunde mußte ein besonderer Beleg geschaffen werden. Deshalb wurde den Hunden eine spezielle Fahrkarte gewidmet – die Hundekarte. Sie war erforderlich, weil die Beförderungsgebühr nicht in das allgemeine Preissystem hineinpaßte.

Bekannt sind Blankofahrkarten, Beförderungsscheine und Edmonsonsche Fahrkarten.

In die Blankofahrkarte und den Beförderungsschein wurden der Abgangs- und Zielbahnhof eingetragen und der erhobene Betrag verrechnet (Abb. 2 und 3).

Bei häufig vorkommenden Verbindungen, in denen Hunde befördert wurden, sparte man sich die Ausfertigung einer Blankofahrkarte und gab Edmonsonsche Fahrkarten aus. Diese Karten wurden meistens für die einfache Fahrt in einer Richtung ausgegeben. Löste der Reisende für sich die Fahrkarte auch gleichzeitig zur Rückfahrt, dann konnte auch die zur Rückfahrt gehörende Hundefahrkarte ausgegeben werden. Die Karten haben in solchen Fällen den Vermerk: „Gültig zur Rückfahrt" oder „Retour" erhalten (Abb. 5).

In besonderen Fällen, wenn eine starke Nachfrage vorhanden war, kamen auch Karten für die Hin- und Rückfahrt zur Ausgabe.

Die Auffassungen der einzelnen Bahnverwaltungen bei der Gestaltung der Hundekarte gingen weit auseinander. Typisch ist eine Epoche gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, in der die Darstellung von Hunden auf den Fahrkarten üblich war. Die meisten Abbildungen lassen sich unter die Gesamterscheinung „Jagdhund" einordnen. Die K.P.E.V. legte keinen Wert auf die Abbildung eines Hundes; schlicht und einfach erfolgte die Bezeichnung mit „Hundekarte" ohne jeglichen Zierat.

Mit der Einführung einheitlicher Fahrkartenmuster bei den Eisenbahnen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes im Jahre 1901 verschwand auch schrittweise die Abbildung des Hundes auf den Fahrkarten und ist auch nie wieder aufgetaucht.

Mit Einführung der Beförderungsgebühr in Höhe des halben Fahrpreises wurde die Abfertigung der Hunde wesentlich vereinfacht. Dazu wurden von nun an halbe Fahrkarten, sogenannte Kinderkarten, verwendet, die den Vermerk „Hund" erhalten haben.

Eine solche Verfahrensweise wird auch heute noch angewendet. Aus dem mikrorechnergesteuerten Schalterdrucker werden ebenfalls Kinder- und somit Hundefahrkarten ausgegeben (Abb. 7).

Hunde sorgten auch für Geschichten

Hund und Eisenbahn haben zu mancher Geschichte Anlaß gegeben. Es gibt sehr viele; wahr sind alle gewesen. Einige davon sollen hier wiedergegeben werden.

Der Hund hat auf einem Sitz Platz genommen. Außer der halben Fahrkarte hat „Frauchen“ auch noch eine Platzkarte gekauft. Hundedeckchen und weitere Bequemlichkeiten deuten darauf hin, daß es der Liebling von „Frauchen“ ist. Einige Reisende hatten keinen Sitzplatz und standen im Seitengang des Wagens. Der Zugführer nimmt heute persönlich die Fahrkartenkontrolle vor. Der gestrenge Blick hellt sich auch nicht im geringsten auf, als mit einigen freundlichen Bemerkungen die Fahrkarten zur Kontrolle vorgezeigt werden. Es gibt natürlich Vorschriften, die man nicht so ohne weiteres mißachten kann, auch bei freundlichem Entgegenkommen nicht. Nach längerem Disput und gründlicher Erläuterung der Beförderungsbestimmungen sieht „Frauchen“ ein, daß ihr Liebling auch mit Platzkarte keinen Sitzplatz beanspruchen darf. Widerwillig, aber folgsam wird der Hund auf seinem Deckchen zwischen die Sitzreihen in den Gang plaziert. Die Geschichte nahm einen guten Ausgang, und eine ältere Reisende bekam zu ihrer Freude noch einen Sitzplatz.

Eine andere Begebenheit nahm ihren Anfang so: „Anderthalbmal Sonntagsrückfahrkarte nach Mühlhausen!“ Dieser Wunsch eines Reisenden, präzise am Fahrkartenschalter in Bad Langensalza vorgetragen, sollte noch böse Folgen haben. Mit einer halben Sonntagsrückfahrkarte ist der Hund in Mühlhausen nicht angekommen. Herrchen mußte eine kräftige Nachzahlung berappen; denn wohin sollte die Eisenbahn kommen, wenn auch Hunden noch eine Fahrpreisermäßigung eingeräumt wird. Der Reisende legte natürlich Beschwerde ein. In der anschließenden Auswertung beteuerte die Fahrkartenverkäuferin: „Den kleinen Hund habe ich unter meinem Schalterfenster nicht gesehen!“ Es war ein Dackel, der mit seinen kurzen Beinen im toten Winkel gestanden hatte.

Hunde, die in einem Behälter im Gepäckwagen befördert wurden, haben schon immer das Interesse der Eisenbahner geweckt. Die einen wollten nur füttern und die anderen nur streicheln. Die Motive waren schon immer unterschiedlich. Leichtsinnigerweise wurde der Behälter geöffnet. Der Hund sprang heraus und beim nächsten Halt des Zuges auch noch aus dem Gepäckwagen. Er hatte seine Freiheit, und die verdutzten Eisenbahner hatten ihr Problem. Nachträglich stellte sich heraus, es war ein Rassehund – ein Dalmatiner. Der Empfänger hoffte auf größere Zuchterfolge dieser raren Rasse. Die Eisenbahner fürchteten die Folgen ihrer Handlungsweise. Der Zugführer hatte eine Idee. In ländlichen Gebieten mangelt es nicht an anderen Hunden. Auf dem nächsten Bahnhof wurde mit Hilfe des Bahnhofwirtes, der weitverzweigte Verbindungen besaß, das eingetretene Mißgeschick unverzüglich bereinigt. Der Zug verließ mit einem neuen Hund in der Kiste den Bahnhof. Daß dieses Tier mehrere Rassen verkörperte, hat den Züchter beim Empfang des Hundes sehr verärgert. Der Eisenbahn-Verwaltung hat dieser Spaß eine Stange Geld gekostet. Der Züchter kaufte sich einen neuen Dalmatiner. Der wirkliche Übeltäter konnte nie so richtig ermittelt werden.







4 Hundekarte der Königlich Preußischen Staatseisenbahn; Vorder- und Rückseite; Grundfarbe weiß

5 Hundekarte mit dem Stempelabdruck „Retour“; Grundfarbe weiß

6 Hundekarte der Dahme-Uckroer Eisenbahn; Grundfarbe weiß

7 Hundekarte aus einem mikrorechnergesteuerten Schalterdrukker (MSD)

Sammlungen der Verfasser (1 bis 3 und 7), Sammlung H. Lohr, Weimar (4 und 6), Sammlung Dr. K. Lehnert, Gommern (5)

Eisenbahn und Hund in heutiger Sicht

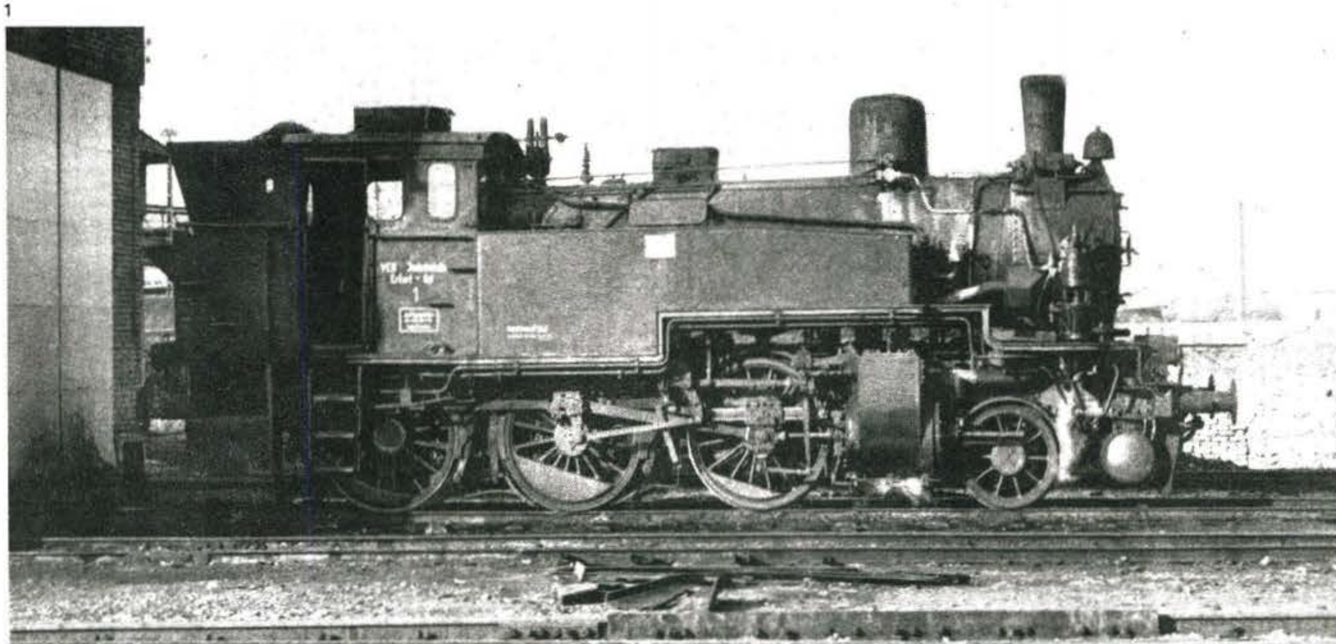
Die Abfertigung und die Beförderung der Hunde ist bei den Eisenbahnen in Vorschriften geregelt.

Abb. 7 zeigt, daß sich auch die Mikrorechentechnik auf diese besondere Abfertigungsart eingestellt hat.

Im praktischen Zusammenleben zwischen Eisenbahn und Hund treten keine größeren Probleme auf, wenn das beiderseitige Verständnis für das Notwendige und Mögliche vorhanden ist.

Quellenangaben
(1) W. Cauer: Personen- und Güterverkehr der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatsbahnen, Berlin 1903
(2) Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband: Allgemeine Abfertigungsvorschriften (AAV), Teil I, gültig ab 1. 3. 1899
(3) A. Thoma: Die Fahrkarte, Darmstadt 1985
(4) R. Brand: Zur Geschichte der Fahrtausweise bei den deutschen Eisenbahnen, in: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1900
(5) Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband: Muster für Fahrkarten 1901
(6) Deutsche Reichsbahn: Dienstvorschrift für die Abfertigung von Personen (PAV), gültig ab 1. Mai 1983
(7) Sammlung Dr. Klaus Lehnert, Gommern
(8) Sammlungen der Verfasser

1



Werk-
lokomotiven

2



Noch mehr im Mittelpunkt als die Torgauer Hafenbahn stand noch bis vor wenigen Jahren die Erfurter Industriebahn mit ihren zahlreichen Dampflokveteranen. Längst haben auch hier Diesellokomotiven vom Typ V 60 die Transportaufgaben übernommen.

3



1 Ehemalige DR-Lok 74 240 bei der Industriebahn Erfurt. Diese Maschine wurde von Union 1908 mit der Fabrik-Nr. 1613 gebaut und gehörte mit der Nr. 7620 ursprünglich zur KED Berlin. 1663 vom Bw Erfurt übernommen, war sie bis 1973 noch bei der Industriebahn im Dienst und wurde anschließend verschrottet.

2 Diese Dn2t-Lok baute ebenfalls Union. Mit der Fabrik-Nr. 1974 erhielt diese T 13 zunächst die Bezeichnung Stettin 7906 und bei der DRG die Nr. 92 638. Am 17. Juni 1954 wurde sie an das Eisenhüttenkombinat Ost verkauft. Dort war sie mit der Nr. 13 in Betrieb und erhielt 1970 als Nr. 5 bei der Industriebahn Erfurt eine neue Heimat. 1977 wurde der betagte Vierkuppler an die Museumsbahn Minden (Westfalen) verkauft.

3 Wesentlich jünger ist dagegen die ehemalige DR-Lok 91 6580, die 1938 von Henschel unter der Fabrik-Nr. 23877 für die Strecke Ilmenau – Großbreitenbach (Betriebsnummer 400) gebaut wurde. Am 31. August 1969 wurde die Lok an die Industriebahn Erfurt verkauft, wo sie mit der Betriebsnummer 4^{III} lief.

Fotos: D. Winkler, Lützen

Standseilbahn in Budapest

Eine Verkehrsattraktion der ungarischen Hauptstadt vor 1945 war die Standseilbahn, die die Fahrgäste vom Tunnel am Budaer Brückenkopf der Kettenbrücke schnurstracks in das Burgviertel zum Königspalast beförderte. Der Karriere der vor 115 Jahren übergebenen Bahn setzte der zweite Weltkrieg ein vorübergehendes Ende. Nach vierzig Jahren wurde die Bahn aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt und originalgetreu wiederhergestellt (Abb. 1). Die 100 Meter langen Gleisstränge überwinden einen Höhenunterschied von etwa 50 Metern. Vorhanden sind zwei, je 24 Fahrgäste fassende Kabinen. Nach nur kurzer Bauzeit ist die Standseilbahn im April dieses Jahres in Betrieb genommen worden.
Text und Foto:
P. Bleth, Tharandt

Andrang am Bahnsteig 5

Großen Anklang fand trotz Dauerregen eine kleine Lokausstellung auf dem Bahnhof Nordhausen zum diesjährigen Tag des Eisenbahners. Für viele „kleine Lokführer" erfüllte sich ein Traum, sie konnten auf die Führerstände der ausgestellten Lokomotiven steigen. Attraktion war natürlich die Dampflok der BR 44, die ständig umlagert war Abb. 2. Dank gebührt den Organisatoren aus dem Bw und der Leitung der Dienststelle. Das war gleichzeitig Werbung für den Beruf, weil es „Eisenbahn zum Anfassen" war. Ein prima Anfang für eine schöne Tradition.
Text und Fotos:
K.-H. Krebs, Nordhausen

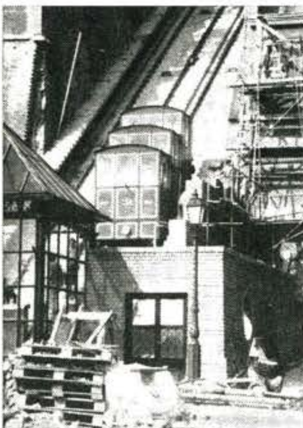
TGV-Atlantikstrecke

Die 305 Kilometer lange Atlantik-Route von Paris nach Le Mans soll 1989 in Betrieb genommen werden. 1990 wird die südliche Strecke nach Tours folgen. Mit 300 km/h wird der TGV auf der Atlantikstrecke verkehren, um die 800 Kilometer lange Strecke Nantes–Paris–Lyon zurückzulegen.
me (Quelle EB/ME 9/85)

Für museale Zwecke

Die Deutsche Bundesbahn will von allen gegenwärtig noch vorhandenen Baureihen elektrischer Lokomotiven jeweils ein Exemplar für die Nachwelt erhalten. Die Zentralstelle für das Werkstättenwesen in Mainz wird in Zusammenarbeit mit dem Ausbesserungswerk München-Freimann die jeweils am besten erhaltene Lokomotive aussuchen. Leider hat die Bundesbahn jahrelang ähnliche Vorstellungen von unzähligen Eisenbahnfreunden in bezug auf die Dampflokomotive abgelehnt und damit verhindert, daß wertvolle und charakteristische Baureihen aufbewahrt werden. Umsomehr überraschte die Eisenbahnfreunde der für die Elloks gefaßte Entschluß. An eine Aufarbeitung von Lokomotiven ist zunächst nur in Einzelfällen gedacht. Mit Sicherheit aber bleiben folgende Maschinen erhalten: E 10 002, E 10 005, E 19 12, E 44 001, E 44 508, E 6902, E 71 28 und E 91 099. Auch von den bereits seit längerer Zeit ausgemusterten Baureihen E 52 und E 75, von denen noch einige als Heizloks eingesetzt sind, soll jeweils die beste für museale Zwecke dienen. Im übrigen werden sie nach der Ausmusterung vorläufig in einer nicht mehr benötigten Halle gegen Einflüsse von Wind und Wetter sowie unbefugten Zugriff geschützt abgestellt.
Kfw.

1



2



Lok-einsätze

Bw Angermünde
Lokbestand: 50 3693 (Dampfspender), 52 8001, 52 8024, 52 8030 (Hzl), 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8187.
Zwei Maschinen befinden sich im planmäßigen Einsatz und eine weitere steht für Bau- und Mischzüge unter Dampf.
Umlauf (KBS 922/923): Tag 1: Agm (54527) 0.24, 1.25 Bfw; Bfw (51258) 2.40, 3.25 Agm; Agm (54590) 7.29, 8.09 Sch; Sch (54593) 14.18, 15.01 Agm.
Tag 2: Agm (62596) 5.33, 9.00 Tan; Tan (62597) 12.38, 15.48 Agm; Agm (54596) 18.30, 19.10 Sch; Sch (54599) 22.34, 23.17 Agm.
Legende: Agm – Angermünde, Bfw – Bad Freienwalde (O.), Sch – Schwedt (O.), Tan – Tantow.
Wege (Mitte Juli)

Bw Dresden
Lokbestand: 50 3516, 50 3565, 50 3654, 50 3657, 50 3661, 50 3672, 50 3697.
Die 50 3516 und 50 3657 wurden von Glauchau nach Dresden umgesetzt, wofür die 50 3673 nach einer Zwischenuntersuchung (Raw Meiningen) an das Bw Glauchau abgegeben wurde.
Sta (Mitte Juli)

Bw Güsten (Est Staßfurt)
Lokbestand: 01 024 (Dsp), 41 1103, 41 1132, 41 1137, 41 1148, 41 1185, 41 1231, 41 1289, 41 1303, 44 1569, 44 2569, 44 2663 (Hzl), 50 3564, 50 3580, 50 3639, 50 3656, 50 3682, 50 3695.
Mu (Ende August)

Bw Saalfeld (Est Göschwitz)
Lokbestand: 01 1531 (hist. Triebfahrzeug), 41 1025, 41 1055, 41 1125, 41 1130, 41 1150, 41 1180, 41 1182 (1), 41 1225, 41 1273, 44 2324 (k in Sa)), 44 1378 (Hzl in Sa), 44 2196 (Hzl Kraftwerk G), 44 1389 (Raw).
Vier Maschinen befinden sich im Einsatz.
Umläufe (KBS 560/550/530): Tag 1: Sa (59490) 0.30, 3.15 Cb; Cb (66461) 6.00, 8.15 G; G (66460) 9.35, 11.35 Cb; Cb (55445) 13.02. 14.41 Sa; Sa (66476) 17.07, 19.48.
Tag 2: G (Lz) 3.00, 3.10 Js; Js (Lrr 5005) 3.25, 3.50 Gh; Gh (P 5005) 4.26, 6.26 Sa; Sa (P 5014, Mo–Fr) 7.20, 8.26 Js; Sa (P 5014, Sa/So) 7.20, 8.15 G; G (Lzz 6017, Mo–Fr) 12.00, 12.10 Js; Js (P 6017, Mo–Fr) 12.23, 13.37 Ga; Ga (P 6018, Mo–Fr) 14.39, 15.52 G; G (67491, Mo–Fr) 16.23, 16.43 St; St (67492, Mo–Fr) 17.23, 17.43 G; G (Lzz 5039) 19.55, 20.05 Js; Js (P 5039) 20.35, 21.49 Sa.
Tag 3: Sa (66470) 1.30, 3.13 G; G (Lzz 66471) 4.15, 4.25 Js; Js (66471) 5.01, 8.15 Sa; Sa (66474) 10.34, 12.15 G; G (Lzz 66473) 12.30, 12.40 Js; Js (66473) 13.10, 16.10 Sa; Sa (P 5038) 22.09, 23.05 Js; Js (Lz 5038) 23.15, 23.25 G.
Tag 4: G (Lzz 6005, Mo–Fr) 5.20, 5.25 Jw; Jw (P 6005, Mo–Fr) 5.50, 7.12 Ga; G (SL, Sa/So) 6.21, 8.10 Ga; Ga (Lzz 58310) 9.35, 9.40 Gs; Gs (58310 über Zeitz) 10.06, 12.45 Nm; anschließend Lz Cb; Cb (Lzz 66467) 15.45, 15.50 Gh; Gh (66467) 16.21, 18.05 G; G (SL) 18.21, 19.30 Od; Od (Lvz) 19.45, 20.10 G; G (Lzz 66475) 20.30, 20.40 Js; Js (66475) 21.01, 23.55 Sa.
Legende: Sa – Saalfeld, G – Göschwitz, Ga – Gera Hbf, Gs – Gera Süd, Gh – Großheringen, Nm – Naumburg, Js – Jena Saalbhf, Jw – Jena West, St – Stadtroda, Od – Oberndorf, Cb – Camburg, (1) – Lok steht z. Z. im Werkgelände VEB „Carl Zeiss", Betriebsteil Göschwitz.
Tro, Dre (Ende Juli)

Stationierungen IV K
– Wolkenstein (Bw Aue): 99 582, 99 585, 99 606;
– Freital-Hainsberg (Bw Nossen): 99 568;
– Radebeul Ost (Bw Nossen): 99 539, 99 561;
– Mügeln (Bw Nossen): 99 542, 99 562, 99 564, 99 566, 99 574, 99 584, 99 586, 99 608;
– Denkmal-Loks: unverändert. In Oybin soll die Maschine 99 590, z. Z. im Raw Engelsdorf, aufgestellt werden.
Bur (Juli)

50 Jahre Baureihe 41

Noch immer gibt es sie vereinzelt auf den Schienensträngen unseres Landes: Lokomotiven der Baureihe 41. Vor genau 50 Jahren lieferte die damalige Firma Schwartzkopff die ersten beiden Vorausmaschinen an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Diese Lokomotiven bewährten sich, und bis 1941 wurden insgesamt 366 Stück gebaut. 124 Lokomotiven verblieben nach dem zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn. In den letzten Jahren konzentrierte sich der Einsatz der verbliebenen rund zwei Dutzend Maschinen im Raum Oebisfelde, Güsten und Saalfeld. In der Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld sind heute noch 41er für Planleistungen beheimatet, übrigens die einzigen noch regelmäßig verkehrenden Dampfloks im Rbd-Bezirk Erfurt. Aber auch ihre Tage sind gezählt. Doch die 41 1074 bleibt als betriebsfähiges Eisenbahnmuseumsfahrzeug der Nachwelt erhalten.

1 Personenzug 6454 mit der Lokomotive 41 1137 des Bw Oebisfelde am 9. April 1982 in Haldensleben

2 Die ehemals in Oebisfelde beheimatete 41 1025 kam später zum Bw Güsten. Am 20. Juli 1983 fuhr sie den Personenzug 3226 von Sangerhausen nach Schönebeck-Salzelmen. Das Foto entstand in Güsten.

3 Noch einmal: 41 1137 des Bahnbetriebswerkes Oebisfelde mit dem P 6454 auf der Haldenslebener Mittellandkanalbrücke, rechts das Streckengleis nach Weferlingen, am 8. Juli 1981.

4 Ebenfalls im Oebisfelder Raum war die 41 1148 beheimatet. Auch sie verkehrte vorwiegend im Reisezugdienst.

Fotos: F. Ebermann, Dresden (1); S. Künzel, Karl-Marx-Stadt (2); T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3); R. Kahmann, Elsterwerda (4)

1



2



3



4




E940
H

modell eisenbahner poster

254 056
Bw Engelsdorf 1985
Foto: I. Migura



Selbstgebautes aus der ČSSR

Mehrmals berichteten wir an dieser Stelle schon über das Schaffen der Modellbauer aus sozialistischen Ländern. Dazu gehören auch die Freunde aus der benachbarten ČSSR. Eine enge Zusammenarbeit zwischen ihnen und der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" des DMV hat sich bereits auf vielen Gebieten ausgezahlt. So wurden auf der traditionellen Leipziger Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt schon mehrmals Eigenbaumodelle aus der ČSSR gezeigt.

Daß sie immer großen Zuspruch finden, hat sich bisher nicht nur in Leipzig gezeigt. Auch beim Internationalen Modellbahn-Wettbewerb gibt es immer wieder in unterschiedlichsten Kategorien Spitzenleistungen zu bewerten.

Eine Tatsache, die sicherlich auch beim bevorstehenden XXXIII. Wettbewerb in Budapest festzustellen sein wird. Wie in der DDR zeichnet sich aber auch hier ein inzwischen unübersehbarer Trend ab: Umbaumodelle bzw. Frisuren nehmen zu. Das klassische Eigenbaumodell ist hingegen kaum noch im Gespräch.

me

1 Eine Lokomotive der Baureihe 556.0 von Andreas Merunka. Das H0-Modell entstand aus Teilen der „EMB-52er-Kondens"

2 Diese T 334.0 baute J. Šimonek aus Teilen der Baureihe 110 vom EBM.

3 Ebenfalls auf der Grundlage der BR 110 entstand diese Maschine der Baureihe T 435.0, beim Vorbild „DR" als V 75 bekannt. Auch diese Maschine baute Modellbahnfreund Merunka.

4 Als Modell in der Kategorie A1 stellte Petr Pazderka diese 1' D 2'-Lok der BR 486.1 vor.

5 Das Modell der ČSD-524.0 baute Z. Vais aus zwei Fahrgestellen der BR 55 von PIKO. Der Kessel entstand aus Messing, das mit polystyrolgetränktem Papier umwickelt wurde.

6 Wiederum von Andreas Merunka stammt dieses Modell vom Prototyp der T 499.0. Es entstand aus Teilen der BR 110 von EBM.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

1



2



3



4



5



6



Baureihe 119 als TT-Modell

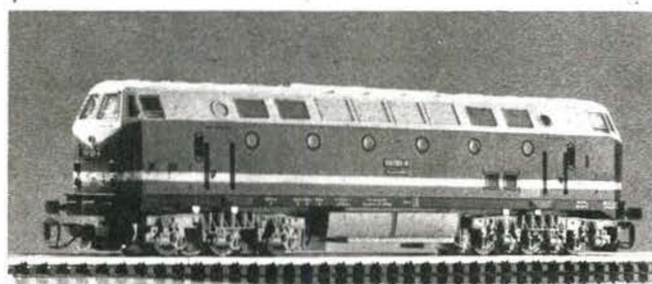
Während der Leipziger Herbstmesse im Petershof umgeschaut

Eine interessante Neuheit präsentierte sich vor wenigen Wochen auf der Leipziger Herbstmesse. Der

VEB Berliner TT-Bahnen

zeigte erstmals das Modell der *Baureihe 119* (Abb. 1). Die vorbildgetreu detaillierte Lokomotive verfügt über einen Brückenrahmen, in dem der Motor mittig befestigt ist. Angetrieben werden zwei Radsätze in einem Drehgestell. Die

1

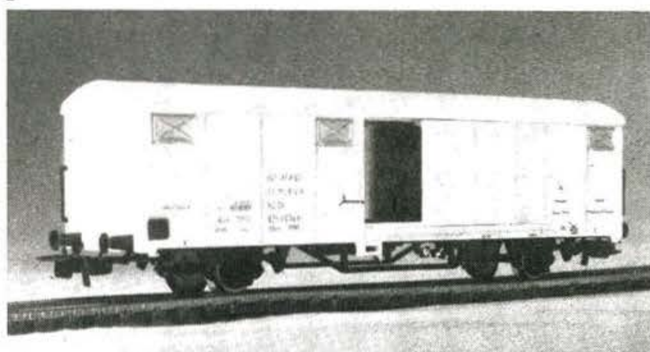


Räder der angetriebenen Achsen sind mit Haftreifen ausgerüstet. Das Modell hat eine Anzugskraft von 0,38 N. Die fahrtrichtungsabhängige Spitzen- bzw. Schlußbeleuchtung ermöglicht den Einsatz der Maschine gemäß den Signalvorschriften der DR. Das Modell wird im „me" noch zu gegebener Zeit ausführlich vorgestellt.
In zwei neuen Varianten wurde der Containertragwagen gezeigt. Er kann künftig mit den Beschriftungen „Hapag-Lloyd" sowie „Sea-Land" dazu beitragen, die internationalen Güterzüge (TEEM) noch vielfältiger zu gestalten. Die Laufeigenschaften des Fahrzeuges sind durch Metallradsätze und eine tiefere Schwerpunktlage verbessert worden. Eine neue Aufhängung der Kupplung garantiert ein günstigeres Funktionsverhalten. Zu sehen war außerdem ein den *Speisewagen* der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) nachempfundenes Fahrzeug, das auf der Grundlage des bekannten Y-Wagens entstand.
Mit einer besonderen Überraschung kam auch diesmal der

VEB PREFO Dresden

nach Leipzig. Ein neuer *Kesselwagen der Nenngröße H0* in zwei Varianten erregte besonderes Aufsehen. Er wird mit den Beschriftungen „Weissflog Chemnitz" und „Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft" vor allem jene Modelleisenbahner begeistern, die sich auf ihrer Anlage das Thema „Länderbahnen" zum Motiv gemacht haben. Das Vorbild existierte als Privatgüterwagen, gehörte verschiedenen Firmen und war als Spezialwagen bei der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn eingestellt. Grundlage für das völlig neu entwikkelte Modell – „me" wird es im Heft 12/86 noch in Farbe vorstellen – waren Originalzeichnungen. Der Wagen ist exakt detailliert. Um nur einiges zu nennen: durchbrochener filigraner Rahmen mit freistehenden Federpaketen, Rahmen mattschwarz lackiert und beschriftet, Miramidachslager mit Bremsbacken in Radebene, Stangenpuffer bzw. Einheitspuffer (je nach Epoche austauschbar), Kupplungshakenimitation, Länderbahnbremserhaus sowie Ladebühne entsprechend dem Vorbild, genieteter

2



Kessel schwarz mit Seiten- bzw. Stirnseitendruck und mehrfarbige Beschriftungsschilder. Gemäß der NEM 311 sind die Radsätze ausgeführt worden. Der gerastete Kupplungsschacht entstand nach NEM 362 und ist für alle international genormten Kupplungsarten geeignet. Der Kesselwagen ist zweifellos ein Spitzenmodell, das den internationalen Stand bestimmen wird.

VEB PIKO Sonneberg

In der Nenngröße H0 entstand auf der Basis des zweiachsigen Güterwagens der Gattung Gbs eine weitere Variante als *Kühlwagen* (Abb. 2). Das neue Modell – beim Vorbild mit der Gattung Ibblps zu sehen – wird den Güterwagenpark auf Gemeinschafts- und Heimanlagen sinnvoll ergänzen.
Interessant sind die nach der Einsatzzeit zusammengestellten Geschenkpackungen mit einer den jeweiligen Abschnitten gemäßen Beschriftung: 1. Ganzzug (BR 106 mit drei Selbstentladewagen der Gattung 00t), 2. Länderbahnzug der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn (Lok der Gattung XIV HT und drei Aussichtswagen) und 3. Schnellzug (BR 01^5 sowie Modernisierungswagen der Gattungen AB, Bgre und D).
Neu ist ein *elektronisches Fahrpult* für alle drei Nenngrößen (Abb. 3). Es ermöglicht eine stufenlose Regelung von 0 bis 12 V bei einer Belastung bis zu 0,5 A. Das Gerät ist für drei Fahrbereiche vorgesehen: Anfahrbereich bis 4 V, Langsamfahrbereich 4 bis 6 V und der Streckenfahrbereich (6 bis 12 V). Damit ist stets ein ruckfreies Fahren möglich. An den Trafo des Typs Z 1 können drei, an den Trafo des Typs FZ 1 je zwei Fahrpulte angeschlossen werden.
Besonders ins Auge fiel eine neue *Kirche im Maßstab 1:87*. Damit hat der

VEB VERO Olbernhau

ein Modell geschaffen, das durch sein wuchtiges, aber zugleich formschönes Aussehen viele Modelleisenbahner anregen wird, es bei der Anlagenkonzeption zu berücksichtigen. Dabei aber ist Vorsicht geboten! Die Kirche kann si-

3



cherlich nur auf Groß- und höchstens auf Anlagen mittlerer Größe verwendet werden. Und auch hier wird sie den Blickpunkt bilden.
Willkommen wird der *Figurensatz „Bahnpersonal"* in der Nenngröße H0 sein. Dazu gehören ein Fahrdienstleiter, ein Sicherheitsposten, eine Schaffnerin und zwei weitere Betriebseisenbahner. Weitere Hochbauten, so eine Tankanlage, werden wir ebenfalls in Heft 12 vorstellen.
wdm.

Fotos: A. Stirl, Berlin (1), Presseaufnahmen (2 und 3)

Gerhard Iwanczyk, Sandersdorf

Pfeifsignal-Rangiersteuerung

Die Schaltung ermöglicht die Steuerung einer Rangierlok mit Hilfe von Pfeifsignalen. Diese Signale entsprechen: Ra1 (ein langer Ton) „Wegfahren!", Ra2 (zwei mäßig lange Töne) „Herkommen!" und Ra3 (drei kurze Töne) „Halt!". Das bezieht sich zwar auf den Standort des Rangierers, aber der steht nun eigentlich außerhalb der Szene. Man kann die Signale umdeuten in „nach links", „nach rechts" und „halt". Soll sich das Ganze aber auf eine bestimmte Miniaturfigur auf der Anlage beziehen, so kann man die Fahrspannung umpolen, wobei man aber den Schalter zweckmäßigerweise kennzeichnet: „Rangierer links" bzw. „Rangierer rechts". Diese Steuerung wirkt vor allem auf Besucher faszinierend, die dies zum ersten Mal miterleben.
Man muß beim Rangieren beachten, die Signale zum richtigen Zeitpunkt zu geben. Vom ersten Pfiff an dauert es etwa eine Sekunde, bis die Lok darauf reagiert. Eine mäßige Fahrgeschwindigkeit erleichtert dies. Deshalb wäre ein im Impulsbetrieb arbeitender Fahrstromsteller mit guten Langsamfahreigenschaften günstig. Da das Filter möglichst eng auf die Frequenz der Pfeife abgestimmt sein soll, muß man eine Pfeife verwenden, die unabhängig von der Stärke des Luftstroms eine etwa konstante Frequenz abgibt. Es gibt in Spielzeugläden einfache Plastepfeifen ohne Kugel, die dieser Forderung entsprechen. Durch das Filter verringert sich die Gefahr, daß die Schaltung auf Fahrgeräusche oder Sprache reagieren kann. Laute Musik sollte man jedoch vermeiden. Das Mikrofon (ein dynamisches oder Kristall-Mikrofon) hängt man am besten erschütterungsfrei unter die Anlagenplatte.

Analoge Schaltung

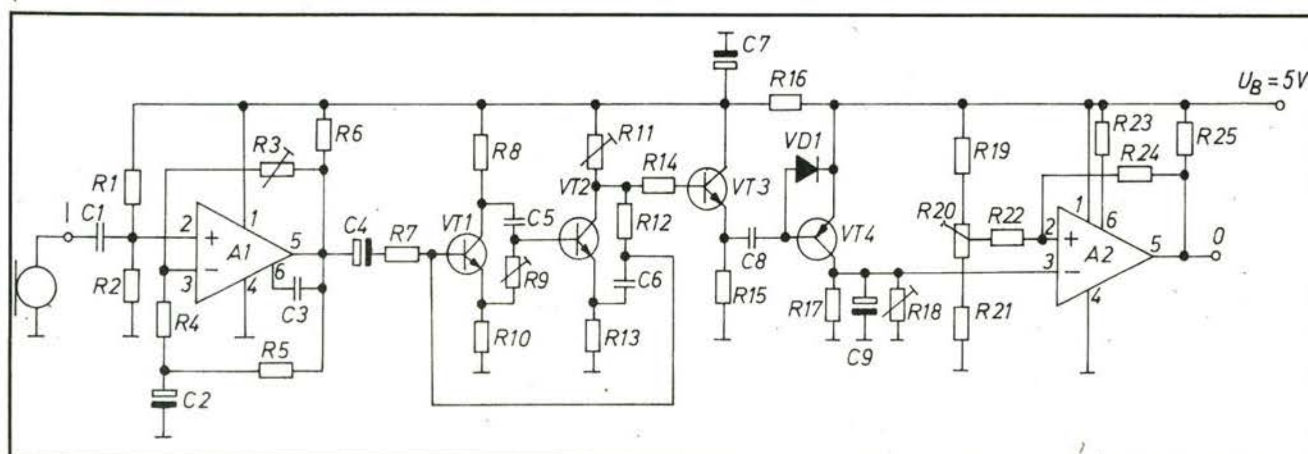
Die Schaltung erfordert vor dem Filter etwa 1 V NF-Spannung; ein Operationsverstärker dient als Mikrofonvorverstärker. Die Betriebsspannung ist unsymmetrisch. Der Gleichspannungspegel wird durch den Teiler R1, R2 und die volle Gegenkopplung gehalten. Die Wechselspannungsverstärkung kann mit R3 eingestellt werden. Das Filter ist aus (1) entnommen und hat den Vorteil, daß es relativ leicht abgleichbar ist. Mit R9 wird die Frequenz abgeglichen. R11 wird so gestellt, daß die Schaltung gerade noch nicht selbst schwingt. Die NF wird durch den Impedanzwandler VT3 hochohmig abgegriffen und mit VT4 gleichgerichtet. Mit R18 wird die Entladezeit des Integrators gestellt. Der zweite Operationsverstärker dient als Trigger mit großer Hysteresse, die für eine einwandfreie Zählfunktion notwendig ist. Mit R20 werden die Triggerpunkte eingestellt. Die Hysterese ist durch die Widerstände R22, R24 vorgegeben. Die Berechnungsgrundlage und weitere Daten und Hinweise sind in (2) zu finden.

Digitale Schaltung

Die digitale Steuerung besteht aus einem Impulszähler, einer Ablaufsteuerung mit Zeitbasis, einem Dekoder, einer Schaltstufe mit Impulsspeicher und einem automatischen Reset. Die Impulse aus dem Trigger werden mit D1/1 negiert und über Tor D1/3 und Negator D1/4 dem Impulszähler D2 zugeführt. Dieser zweistellige Binärzähler zählt von Null bis Drei. Mit dem Dekoder D3 werden die binären Zahlen entschlüsselt. Mit Erreichen der Drei wird das Tor D1/3 gesperrt, um ein Überlaufen des Zählers zu vermeiden, was bei einer ungenauen Abgabe der Pfeifsignale zu Fehlinterpretationen führen kann. Ein astabiler Multivibrator, bestehend aus drei Gattern von D5, erzeugt eine Frequenz von etwa 10 Hz. Sobald ein Impuls die Schaltung ausgelöst hat, wird die Ablaufsteuerung aktiviert. Die Zeitimpulse werden auf den Zähler D7 gegeben. Beim Zählerstand 9 (HLLH), durch D5/4 dekodiert, werden die Tore D6 freigegeben und beim Übertagsimpuls Impulszähler und Ablaufzähler zurückgesetzt. Die Schaltung ist für die Aufnahme neuer Impulsfolgen bereit.
Für die Zeit von 1/10 Sekunde wird an einer der drei Schaltstufen ein Impuls gebildet, der durch die Relaisselbsthaltung gespeichert wird. Die Relais K1

A1	B 861
A2	B 611
VT 1–VT 3	SC 238
VT 4	SC 307
VD 1	SAY 30
R1, R2	330 k
R3	470 k
R4	1 k 5
R5, R22	15 k
R6, R25	2 k 2
R7	560 k
R8. R10, R13, R15, R17	1 k 2
R9	47 k
R11, R18	10 k
R12, R14	56 k
R19, R21	k 10
R20	1 k
R23	6 k 8
R16	k o 1
R24	7 k 5
C1, C8	100 n
C2	10 µ
C3	22 p
C4	22 µ
C5, C6	1 n 5
C7	100 µ
C9	4 µ 7

1



1 Schaltplan der „analogen Schaltung"

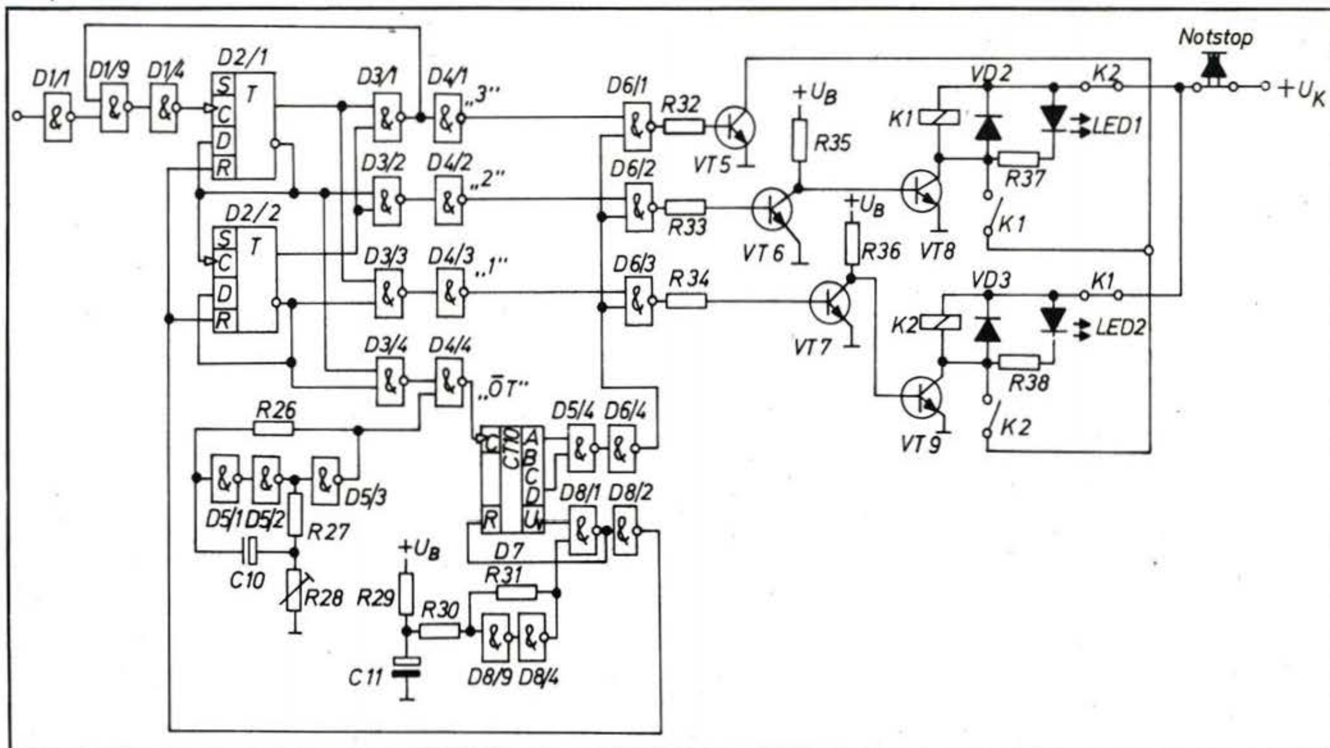
2 Schaltplan der „digitalen Schaltung"

3 Fahrstromschaltung

Zeichnungen: Verfasser

D1, D3, D4, D5, D6, D8		D100
D2		D 174
D7		D 192
VT 5–VT 7		SC 238
VT 8–VT 9		SF 126
VD 2–VD 3		SAY 42
LED 1–LED 2		beliebig
R26, R35, R36		1 k
R27		k 39
R28		10 k
R29		20 k
R30		k 22
R31		2 k 2
R32, R33, R34		3 k 9
R37, R38		siehe Text
C10		100 µ
C11		10 µ
K1, K2	NSF 30,1 o. andere	

2



und K2 sind gegenseitig verriegelt, durch low an VT5 fallen die Relais ab. Über das NAND-Glied D8/1 (NAND entspricht NOR, wenn low statt high als logischer Signalpegel 1 angesehen wird) wird die Schaltung, entweder vom Übertragsimpuls des Ablaufzählers oder vom Trigger D8/3, D8/4 zurückgesetzt. Der Trigger erzeugt nach Einschalten der Betriebsspannung durch die Zeitverzögerung über das RG-Glied einen Rücksetzimpuls. Die Frequenz des astabilen Multivibrators wird mit R28 fein eingestellt, grob kann man sie durch die Wahl des Kondensators C10 in weiten Grenzen variieren. Die Leuchtdioden stellen bei Störungen eine schnelle Entscheidungshilfe dar, ob die Schaltung nicht funktioniert oder der Fahrstrom anderweitig unterbrochen ist. Die Relaisspannung ist von den eingesetzten Relaistypen abhängig. Die Vorwiderstände der Leuchtdioden R37, R38 sind von der Relaisbetriebsspannung abhängig und werden nach der Formel

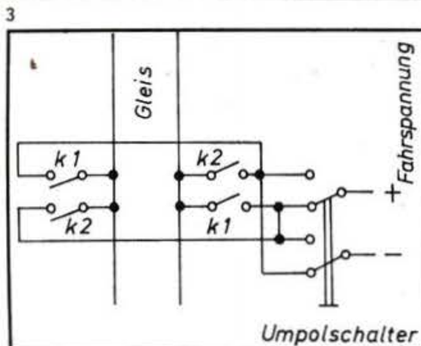
$$R_V = \frac{U_B - U_F}{I_F}$$

berechnet.

Praktischer Aufbau

Die Schaltung ist auf einer als Steckkarte ausgeführten Leiterplatte 95 mm × 170 mm untergebracht. Diese Art ist platzsparend und reparaturgünstig. Die Betriebsspannung +5 V muß stabilisiert und die Relaisbetriebsspannung nur geglättet sein. Grundsätzlich sind für alle Schaltkreise auch Basteltypen verwendbar. Die angegebenen Transistoren und

3



Dioden können auch durch ähnliche Typen ersetzt werden.

Am Fahrpult bringt man eine Diodenbuchse für das Mikrofon und den Hand-Automatik-Umschalter sowie (nach Bedarf) die Notstop-Taste und die Leuchtdioden unter. Die Mikrofonleitung wird abgeschirmt. Beim Entwurf der Leiterplatte achte man auf kurze Verbindungen. Brücken sind (anders als bei Transistorschaltung) unvermeidlich, sollten aber auf ein notwendiges Maß beschränkt bleiben. Die Leiterplatten der Rangiersteuerung, des 5 V-Reglers und für verschiedene Impulsbreitenfahrstromsteller können vom Verfasser bezogen werden (Fotoätzverfahren, ungebohrt). Beim Löten ist äußerste Sorgfalt angebracht. Es empfiehlt sich ein Lötkolben kleiner Leistung mit konischer Spitze und Bohrung. Bei dynamisch arbeitenden IS, wie Flip-Flop oder Zähler, blockt man die Betriebsspannung unmittelbar am Schaltkreis mit einem Keramikkondensator 22–47 µF ab. Die häufigsten Fehlerquellen sind: Schlüsse infolge unsauberen Ätzens oder Lötens, Verwechslungen der Brücken und Anschlüsse, Kontaktverschmutzung oder Abnutzung der Relais. Defekte IS sind selten. Das Vorhandensein eines falschen Pegels an einem Gatter kann an diesem Gatter oder an einem angeschlossenem Gatter liegen. Zur Klärung der Ursache trennt man die betreffende Stelle am besten auf. Ungeübten sei das Studium von (3) empfohlen.

Quellenangaben

(1) Miel, G.: Elektronische Modellfernsteuerung, Militärverlag, Berlin 1976

(2) Schlenzig, Jung: Mikroelektronik für Praktiker, Verlag Technik, Berlin 1985

(3) Jakubaschk, H.: Das große Schaltkreisbastelbuch, Militärverlag, Berlin 1983

Interessenten können sich auch direkt an den Autor wenden:
Gerhard Iwanczyk, Heinrich-Heine-Str. 31, Sandersdorf, 4413

Ein abgewandeltes Fahrgestell

Alle bisher erschienenen Umbauanleitungen für Wagen hatten mehr oder weniger viele Änderungen der Oberteile zum Inhalt: Das Unterteil bzw. Fahrgestell wurde immer nur „angepaßt".
Warum nicht einmal ein Umbau an einem Fahrgestell? Man benötigt zwei PIKO-Fahrgestelle aus den Serien der 105 mm sowie der 114,5 mm langen Wagen. Die beiden Fahrgestelle werden zerlegt (Abb. 1), die Schnittflächen mit Schleifpapier bearbeitet und mit den beiden Plasteteilen nach Abb. 3 wieder „vereinigt". Die Kupplungshalter müssen mit dem Fahrgestellboden bündig abschließen und sind mit Zwei-Komponentenkleber zu befestigen. Als Ladeflächen verwenden wir 1 mm dicke Polystyrol-Platten, in die noch die Bretterimitationen mit der Reißnadel (im Abstand von 1,5 mm) einzuritzen sind. Nachdem das PREFO-Bremserhaus befestigt wurde, bringt man noch die Tritte und Schlußscheibenhalter (z. B. vom PIKO-Windbergbahn-Aussichtswagen) an. Der Anstrich erfolgt in den üblichen Farben: das gesamte Fahrzeug schwarz, der Bohlenbelag schmutzig graubraun, das Bremserhaus rotbraun, wobei matte Alkydharz-Vorstreichfarben zu empfehlen sind. Und was laden wir nun auf dieses Fahrzeug? Vorbildgerecht sind Gasflaschen, Baumaterialien und auch Limonadenkästen, wie es gelegentlich bei der Brückenmeisterei Berlin-Ostkreuz vorkam!

P. Eickel, Dresden

1 Die Teile 1 bis 3 werden aus den beiden im Text erwähnten Fahrgestellen herausgeschnitten, Darstellung unmaßstäblich

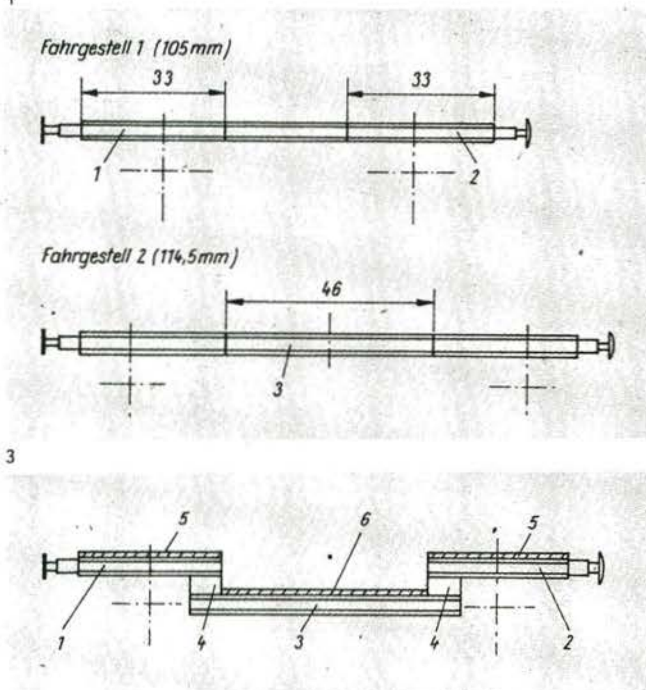
2 Teile 4 bis 5 – die Querbalken und Ladeflächen

3 Das neue Fahrgestell, Anordnung der einzelnen Teile, unmaßstäbliche Darstellung

4 Und so sieht er aus, der „neue" Tiefladewagen St „Köln" in DRG-Beschriftung.

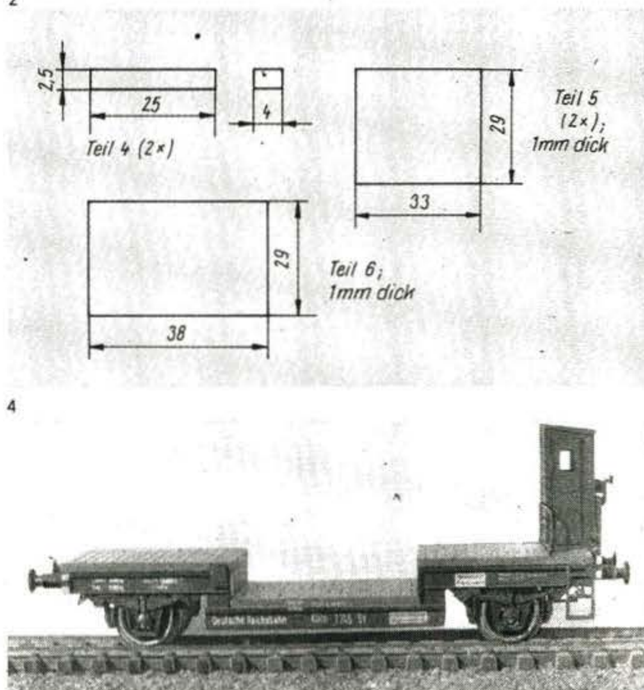
Zeichnungen: Verfasser
Foto: W. Bahnert, Leipzig

1



3

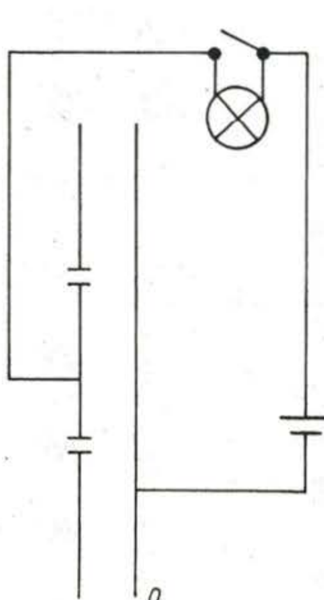
2



4

Gleisbesetztanzeige

Als Ende der 70er Jahre die Bogenweichen des VEB BTTB im Handel erschienen, erweiterte ich meinen bislang dreigleisigen verdeckten Abstellbahnhof (s. a. „me" 4/1978) in einen sechsgleisigen.
War bislang keine besondere Gleisbesetztanzeige erforderlich, so verlor ich doch mit Inbetriebnahme der Erweiterung die Übersicht, was nicht selten zu Auffahrunfällen im verdeckten Bereich führte.
So suchte ich im „me" nach einer günstigen Schaltungsvariante; das Angebot der letzten Jahre ist diesbezüglich ja reichhaltig. Meistens störte mich jedoch das Verhältnis Aufwand zu Nutzen. Stets war der Aufwand größer, abgesehen von zusätzlich zu verlegenden Leitungen. Schließlich entdeckte ich doch noch eine einfache Gleisbesetztanzeige ohne umfangreiche Mehrverdrahtung: Auf meiner Anlage herrscht Einrichtungsbetrieb mit durchgehendem Null-Leiter.
Da ich im verdeckten Abschnitt keine Fahrstraßen schalte, wird das stromlose Gleisstück durch einen Drucktaster direkt mit Strom versorgt. Nach Ausfahrt des Zuges ist dieses Gleis wieder stromlos.
Steht nun ein Triebfahrzeug auf diesem Gleis, wird infolge Potentialausgleichs das auf der anderen Schiene ständig anliegende Potential über den Motor des Triebfahrzeuges zur anderen Schiene und von dort zum Schalter geleitet. Zwischen dessen beiden Polen habe ich eine Lampe kurzgeschlossen. Wird der Knopf gedrückt, verlöscht sie: Das Triebfahrzeug verläßt das Gleisstück und da kein anderes Potential mehr anliegt, leuchtet die Lampe nicht auf.
Der Stromfluß über das Triebfahrzeug hat keinen negativen Einfluß auf den Motor. Nach längerer Anwendung stellten sich keine Schäden ein.
Diese Schaltung erfordert außer den Lampen, ich verwende 24 V 25 mA, keinen weiteren Aufwand, da die Lampen im Gleisbild neben dem Drucktaster untergebracht sind.
Natürlich kann die Schaltung auch mit einem Signal, das dann anstelle des Tasters eingebaut ist, gekoppelt oder mit einer Diode versehen (für beide Richtungen verwendet) werden.



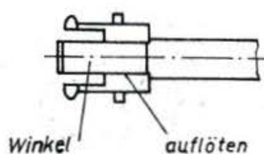
H. Schirrmeister, Karl-Marx-Stadt

Ballast für Fahrzeuge Nenngröße N

Da ich mir die Lok T 449 zur BR 118 umbaute und gleichzeitig die Zugkraft erhöhen wollte, war ich praktisch gezwungen, Ballaststücke selbst herzustellen.
Man benötigt dafür eine Plasteschachtel o. ä., Gips, Öl, Pinsel und ein originales Ballaststück bzw. die Form aus Balsaholz.
Die Innenseiten der Plasteschachtel sowie das Ballaststück werden mit Öl eingestrichen, der Gips angerührt und in die Plasteschachtel halbvoll gegossen. Danach drückt man das Ballaststück soweit in den Gips, daß nichts in Aussparungen oder Vertiefungen laufen kann. Nun lassen wir die Form aushärten und bestreichen sie mit Öl. Der Abdruck besteht aus zwei Hälften. Deshalb füllen wir die andere Hälfte der Plasteschachtel mit Gips, bis das Ballaststück übergossen ist.
Erst nach dem Aushärten entnehmen wir die Gipsform und das Ballaststück. Anschließend werden zwei Schlitze in ein Teil der Form geschnitten bzw. geritzt. Sie müssen aber groß genug sein, um das heiße, flüssige Zinn in die Form gießen zu können bzw. daß die Luft entweichen kann. Die Form wird dazu zusammengesetzt und umklebt. Anschließend wird das flüssige Zinn in die Öffnung gegossen, bis es aus beiden Schlitzen heraustritt. Nach dem Aushärten wird die Form auseinandergenommen, das überflüssige Zinn abgetrennt und verschliffen.
Zinn ist ja bekanntlich leichter als Blei, was aber bei kleinen Ballaststücken wie für die BR 65 in der Nenngröße N keine große Rolle spielt. Meine BR 118 hat jedenfalls die gleiche Zugkraft wie mit Blei-Ballast.
T. Wöhlte, Elster (Elbe)

Kupplungen an der BR 86 in TT verbessert

Bedingt durch den weiteren Überhang der o. g. Lok kommt es häufig vor, daß kleinere Wagen beim Befahren von Bögen aus dem Gleis gedrückt werden.
Deshalb baute ich die Kupplungen der Lok wie folgt um:
Vor- und Nachläufer sowie Kupplungen sind abzunehmen





und zu demontieren. Daraufhin biegt man sich aus einem 4 mm breiten Blechstreifen einen Winkel 12 mm bzw. 5 mm. Dieser Winkel wird dann laut Zeichnung 1 auf den Vor- bzw. Nachläufer aufgelötet.
Danach können die Kupplungen gemäß Zeichnung 2 verändert werden. Ist dies geschehen, so kann man sie mit einem Stückchen Draht am bereits befestigtem Winkel anbringen und in der richtigen Höhe justieren.
Abschließend sind die umgebauten Teile noch farblich zu behandeln und die Lok wieder zu montieren.
M. Kleimann, Dresden

Gleiseinsätze für Loklaternen

Die Loklaternen der beiden PIKO-Modelle BR 41 und 03 sind sehr gut ausgeführt. Aber auch sie lassen sich weiter verbessern. Und zwar erhalten sie angedeutete Glaseinsätze. Dazu benötigt man nichts weiter als ein Stückchen glasklaren Klebestreifen (Cellon) und ein Locheisen 3 mm. Damit ausgestanzte Stücke Klebeband eignen sich recht gut als Scheibenimitationen, die nur noch in die Laternen zu kleben sind.
U. Schulz, Neubrandenburg

Verlängerte Schneckenwellen

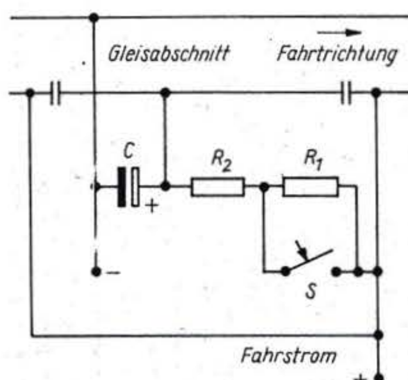
In der Nenngröße TT werden alle Lokomotiven über Schneckenwellen angetrieben. So lassen sich die der Modelle BR 81 oder 86 relativ leicht verkürzen, indem man sie abdreht. Aber wie verlängert man sie?
Da die Schneckenwellen aus Messingmaterial gefertigt sind, bietet sich das Löten an. Beim Zusammenlöten zweier Wellenteile ist folgendes zu beachten:
Zunächst muß die Lötstelle zwischen den anzutreibenden Achsen liegen, und zweitens darf der Schneckengang bei Dampfloks und Dieselloks mit Treibstangen nicht versetzt sein.
Damit die Wellenteile nicht winklig zueinander verlötet werden, sollte man sie in ein Winkelprofil einspannen. Der Innenradius des Winkelprofils muß kleiner oder gleich dem Radius der Schneckenwelle sein. Die Skizze verdeutlicht, wie die Wellen einzuspannen sind. Für jedes Wellenteil wird ein Spannbügel mit Spannschraube benötigt.
L. Grunert, Magdeburg

Einfache Anfahr- und Bremsverzögerungsschaltung

Die hier vorgestellte, leicht zu bauende Schaltung ist in erster Linie für die Modellbahnfreunde gedacht, die sich nicht an die teuren und arbeitsaufwendigen Transistorschaltungen heranwagen.
Je Gleisabschnitt werden für diese Schaltung benötigt:

C	– 1 Elko	10 000 µF/16 V
R_1	– 1 Widerstand	600 Ω 0,5 W
R_2	– 1 Widerstand	10 Ω 2 W

Die Wirkungsweise ist durch den einfachen Schaltungsaufbau leicht zu erkennen. Über R_1 und R_2 in Reihenschaltung wird der Elko in



etwa zehn Sekunden aufgeladen. Somit ist der Gleisabschnitt unter Spannung. Fährt ein Zug ein, entlädt sich der Elko, und der Zug kommt langsam zum Stehen. Der geringe Strom, der über die Widerstände weiterfließt, schadet der Lok nicht.
Wird R_1 über einen Schalter S (kann ggf. auch ein vom Zug beeinflußtes Relais sein) kurzgeschlossen, so lädt sich über R_2 der Elko auf und der Zug fährt ruckfrei an. Der Schaltstrom beträgt im Einschaltmoment etwa 1 A. Diese Schaltung ist wie eine Transistorschaltung nur in einer Fahrtrichtung zu betreiben bzw. ein Polwendeschalter zwischenzuschalten. Sollte ein leichtes Anrucken beim Einfahren in den Gleisabschnitt als störend empfunden werden, so schaltet man einen Elko von 4700 µF parallel zur Fahrspannung.
G. Grumbd, Zwönitz

Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (5. Teil)

Von 1966 bis heute

Bereits seit 1962 beschäftigte sich der Internationale Eisenbahnverband (UIC) mit der Ausdehnung der Untersuchungen über die internationale einheitliche Kennzeichnung der Güterwagen auch auf die Reisezugwagen. Diese Arbeiten führten zur Anwendung eines international einheitlichen Nummernsystems für die Reisezugwagen und zu weitgehend vereinheitlichten Anschriften nach Inhalt und Anbringungsstelle. Die Festlegung der international einheitlichen „Kennzeichnung der in Reisezügen eingestellten Wagen" erfolgte im UIC-Merkblatt 438-1. Mit dem Anschreiben an den Reisezugwagen wurde bei allen Bahnen, so auch bei der Deutschen Reichsbahn, am 1. Oktober 1966 begonnen, es sollte bis Ende Mai 1969 beendet sein. Für alle nur im Binnenverkehr laufenden Reisezugwagen galt die Frist bis zum 31. Oktober 1970. Die neue Wagennummer setzt sich aus zwölf Ziffern zusammen, die im einzelnen folgende Bedeutung haben:

00 00 00–00 000–0	Vollständige Wagennummer
00	Austauschverfahren
00	Eigentumsbahn oder einstellende Bahn – bei Privatreisezugwagen
00–00	Betriebliche Merkmale
000	Ordnungsnummer
–0	Selbstkontrollziffer für EDV-Zwecke

Das Austauschverfahren kennzeichnet die internationale Einsatzfähigkeit der Reisezugwagen, dabei bedeuten z. B.:

50 nur im Binnenverkehr einsetzbar;
51 im Bereich der RIC- und der PPW-Bahnen einsetzbar;
56 wie 51, jedoch mit britischer Fahrzeugbegrenzungslinie;
57 nur im Bereich der PPW-Bahnen einsetzbar.

Jede Bahn erhielt eine feststehende zweistellige Kodenummer, die nicht nur an Reisezugwagen, sondern auch an Güterwagen verwendet wird. Unabhängig von dieser Kodenummer wird von jeder Bahn eine besondere Eigentumsbezeichnung (Kurzbezeichnung oder Symbol) über der Wagennummer angebracht. Für die Deutsche Reichsbahn blieben dies die großen Buchstauben „DR".

Die Kodennummer für die Eigentumsbahn bedeuten u. a.:

20 SŽD	Sowjetische Eisenbahnen;
43 GYSEV	Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn;
44 BHEV	Budapester Lokalbahn;
50 DR	Deutsche Reichsbahn;
51 PKP	Polnische Staatsbahnen;
52 BDZ	Bulgarische Staatsbahnen;
53 CFR	Rumänische Eisenbahnen;
54 ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen;
55 MÁV	Ungarische Staatsbahnen;
56	Vorbehalten für gemeinschaftliche Schlafwagendienste der BDŽ, CFR, DR, JŽ, MAV und PKP;
60 CIE	Irische Transportgesellschaft;
62 SB	Schweizerische Privatbahnen;
63 BLS	Berner Alpenbahn Bern–Lötschberg–Simplon;
64 FNM	Nord-Mailänder Eisenbahnen;
66 CIWLT	Internationale Schlafwagen und Touristik-Gesellschaft;
70 BR	Britische Eisenbahnen;
71 RENFE	Nationaverwaltung der spanischen Eisenbahnen;
72 JŽ	Gesellschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen;
73 CH	Hellenische Eisenbahnen AG;
74 SJ	Schwedische Staatsbahnen;
75 TCDD	Staatsbahnen der Türkischen Republik;
76 NSB	Norwegische Staatsbahnen;
80 DB	Deutsche Bundesbahn;
81 ÖBB	Österreichische Bundesbahnen;
82 CFL	Nationale Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen;
83 FS	Italienische Staatsbahnen;
84 NS	Niederländische Eisenbahnen AG;
85 SBB/CFF	Schweizerische Bundesbahnen;
86 DSB	Dänische Staatsbahnen;
87 SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen;
88 SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen;
94 CP	Portugiesische Eisenbahnen;
95 IR	Israelische Staatsbahnen;
96 RAI	Iranische Staatsbahnen;
97 CFS	Syrische Eisenbahnen;

Die betrieblichen Merkmale und die Ordnungsnummer werden als Hauptteil der Wagennummer unterstrichen. Die Kennzeichnung der betrieblichen Merkmale besteht aus zwei Gruppen zu je zwei Ziffern. Sie werden untereinander durch einen Bindestrich verbunden. Die erste Gruppe (fünfte und sechste Ziffer der Wagennummer) gibt an:

- Wagengattung,
- Anzahl der Achsen,
- Anzahl der Abteile,
- Bauart.

Die zweite Gruppe (siebente und achte Ziffer der Wagennummer) gibt an:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- das Heizungssystem.

Die fünfte und sechste Ziffer bedeuten:

00 zwei-, drei- und vierachsige Postwagen, die nicht der DR gehören;
02 Abteilwagen nur für den Binnenverkehr;
09 Sonderwagen nur für den Binnenverkehr;
16 Wagen 1. Klasse mit 6 Abteilen;
17 Wagen 1. Klasse mit 7 Abteilen;
18 Wagen 1. Klasse mit 8 Abteilen;
19 Wagen 1. Klasse mit 9 Abteilen;
20 Wagen 2. Klasse mit 10 Abteilen;
21 Wagen 2. Klasse mit 11 Abteilen;
22 Wagen 2. Klasse mit 12 Abteilen;
23 Wagen mit 3 Achsen, 2. Klasse, alle Platzangebote;
24 Wagen mit 2 Achsen, 2. Klasse, alle Platzangebote;
26 Doppelstockwagen;
27 Wagen 2. Klasse mit 7 Abteilen;
28 Wagen 2. Klasse mit 8 Abteilen;
29 Wagen 2. Klasse mit 9 Abteilen;
30 Wagen 1. und 2. Klasse mit 10 Abteilen;
37 Wagen 1. und 2. Klasse mit 7 Abteilen;
38 Wagen 1. und 2. Klasse mit 8 Abteilen;
39 Wagen 1. und 2. Klasse mit 9 Abteilen;
57 Liegewagen 2. Klasse mit 7 Abteilen;
58 Liegewagen 2. Klasse mit 8 Abteilen;
59 Liegewagen 2. Klasse mit 9 Abteilen;
60 Schlafwagen 1. Klasse mit 10 Abteilen zu 2 Plätzen;
61 Schlafwagen 1. Klasse mit 11 Abteilen zu 2 Plätzen;
63 Schlafwagen 1. Klasse mit 4 Abteilen zu 2 Plätzen und 2. Klasse mit 5 Abteilen zu 4 Plätzen;
68 Schlafwagen 1. Klasse mit 8 Abteilen zu 2 Plätzen;
69 Schlafwagen 1. Klasse mit 9 Abteilen zu 2 Plätzen;
70 Schlafwagen 2. Klasse mit 10 Abteilen zu 2 oder 3 Plätzen;
80 Krankenwagen;
81 Sitzwagen 1. oder 2. Klasse mit Gepäckabteil;
82 Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil;
83 zwei- oder dreiachsige Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäck- oder Postabteil;
84 Sitzwagen 1. Klasse mit Büffet-, Bar- oder Küchenabteil;
85 Sitzwagen 2. Klasse mit Küchenabteil;
86 Schlafwagen aller Klassen mit Büffet- oder Gepäckabteil;
87 Speisewagen, Büffet- oder Barwagen mit Gepäckabteil;
88 Speisewagen;
89 Salon- und Gesellschaftswagen;
90 Posteigene Postwagen;
91 Gepäckwagen mit Postabteil;
92 Gepäckwagen;
93 vier-, zwei- oder dreiachsige Gepäckwagen;
94 vier-, zwei- oder dreiachsige Gepäckwagen mit Postabteil
95 Gepäckwagen mit Zollabteil und Seitengang;
96 zweiachsige Autotransportwagen, offene oder gedeckte Ein- oder Doppelstockwagen;
97 dreiachsige Autotransportwagen, offene oder gedeckte Ein- oder Doppelstockwagen;
98 Autotransportwagen, offene oder gedeckte Ein- oder Doppelstockwagen,
99 Dienstwagen.

Die siebente und achte Ziffer bedeuten:

10 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h und mit elektrischer Heizung für alle nach RIC zugelassenen Spannungen und Dampfheizungen oder Eigenheizung mit Dampfheizleitung und elektrischer Heizleitung für alle nach RIC zugelassenen Spannungen;
11 bis 14 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 120 km/h und mit elektrischer Heizung für Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 und 50 Hz, 1000 V und Dampfheizung;
15 bis 19 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h und mit elektrischer Heizung für Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hz, 1000 V und Dampfheizung;
20 bis 28 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h und mit Dampfheizung;
29 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 120 km/h und mit Eigenheizung oder Dampfheizleitung und ohne elektrische Heizleitung;
40 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 121 bis 140 km/h und mit elektrischer Heizung für alle nach RIC zugelassenen Spannungen und Dampfheizung oder Eigenheizung;
43 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 121 km/h bis 140 km/h mit elektrischer

[1] Wagen ohne Angabe der Achszahl sind stets vierachsig.

Heizung für Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hz und 1000 V;
45 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 121 km/h bis 140 km/h und mit elektrischer Heizung für Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hz und 1000 V;
60 bis 68 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 121 km/h bis 140 km/h und nur mit Dampfheizung;
90 Wagen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 121 bis 140 km/h und mit Eigenheizung ohne Dampfheizleitung und ohne elektrische Heizleitung.

Außer der Kodierung in bezug auf Verwendbarkeit des Eigentümers und der betrieblichen Merkmale erhielten alle Wagen unter der nunmehr in der Wagenmitte unterhalb des Fensterbandes anzuschreibenden Wagennummer zusätzlich ein Gattungszeichen. Die Gattungszeichen lehnten sich an die bisher schon verwendeten Gattungszeichen an und sind wie diese aus Haupt- und Nebenzeichen zusammengesetzt.
Als **Hauptzeichen** wurden nunmehr verwendet:

A	Sitzwagen 1. Klasse;
AB	Sitzwagen 1. und 2. Klasse;
B	Sitzwagen 2. Klasse;
BPost	Sitzwagen 2. Klasse mit Postabteil;
BD	Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil;
BR	Sitzwagen 2. Klasse mit Speiseraum;
D	Reisezuggepäckwagen;
DPost	Reisezuggepäckwagen mit Postabteil;
D*	Doppelstockwagen;
DG*	Doppelstockgliederzug;
Post	Bahnpostwagen;
SR	Gesellschaftswagen;
Salon	Salonwagen;
WL*	Schlafwagen;
WR	Speisewagen;
Z	Zellenwagen;
MD	Einstöckiger Reisezuggepäckwagen für den Autotransport;
MDD	Doppelstöckiger Reisezuggepäckwagen für den Autotransport.

* Die Hauptzeichen WL, D, DG (Doppelstock) werden ausschließlich vor den anderen Hauptzeichen angewendet. (Beispiele: WLA, WLAB, DB, DGB).

Die **Nebenzeichen** haben folgende Bedeutung:

a	dreiachsiger Reisezugwagen (z. B. Bag)
aa	zweiachsiger Reisezugwagen (z. B. Baag)
z	zweiteiliger, 7achsiger Doppelstockzug (z. B. DBze)
v	vierteiliger, 13achsiger Doppelstockzug (z. B. DBve)

(vierachsige Reisezugwagen und Doppelstockgliederzüge – mit zweiachsigen Drehgestellen, erhalten keine Nebenzeichen zur Kennzeichnung der Anzahl der Achsen)

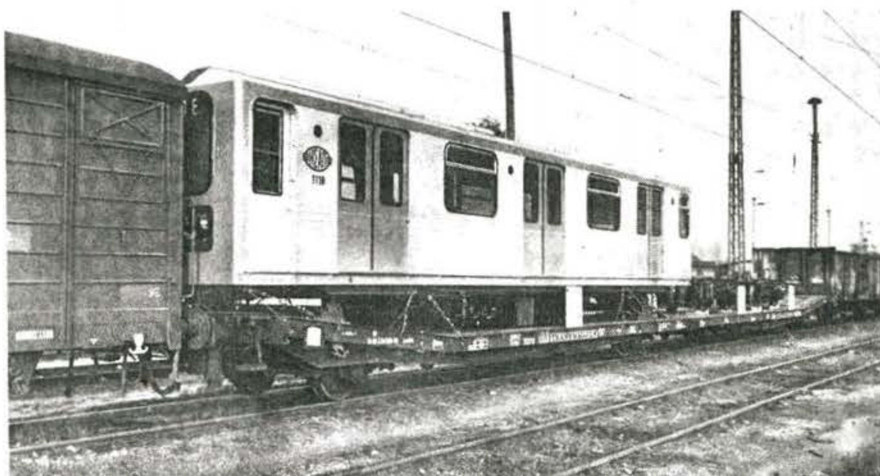
c	„Couchette"-Wagen sind kombinierte Sitz-/Liegewagen, in denen sich für die Nachtfahrt sechs Liegeplätze je Abteil einrichten lassen;
m	Reisezugwagen mit einer Länge von mehr als 24 m;
g	Reisezugwagen mit Gummiwulstübergängen und bei Schnellzugwagen mit Seitengang in den Sitz-, Liege- und Schlafwagen. Das Nebenzeichen „g" wird nicht verwendet, wenn die Wagen das Zeichen „m" tragen sowie bei Doppelstock- und Doppelstockgliederzügen;
ü	Reisezugwagen mit Faltenbalgübergängen und Seitengang;
h	vier- und mehrachsige Sitzwagen mit Übergängen und Mittelgang;
i	Durchgangswagen mit offenem Übergang;
o	Reisezugwagen mit Sitzplätzen 2. Klasse ohne Polster (Holzbänke);
r	Schnellzugwagen mit Übergängen und Speiseraum zur Selbstbedienung. Doppelstockwagen mit Übergängen und Speiseraum zur Selbstbedienung und Maschinenraum für die Stromversorgung (z. B. DGre);
w	leichte vierachsige Durchgangswagen bis zu 32 t Eigenmasse;
b	Behelfssitzwagen der Baujahre 1943 bis 1945;
tr	Sitzwagen 2. Klasse mit Traglastenabteil (tr wird bei Doppelstockzügen nicht angewendet);
k	Reisezugwagen mit Küchenabteil (nicht bei WR, WL, BR und Br);
kr	Reisezugwagen mit Krankenabteil;
f	als Behelfswagen für den Wendezugbetrieb ausgerüsteter Reisezugwagen oder Doppelstockeinheit (z. B. DBvfe);
q	als Steuerwagen für den Wendezugbetrieb ausgerüsteter Reisezugwagen oder Doppelstockeinheit;
u	als Leitungswagen für den Wendezugbetrieb ausgerüsteter Reisezugwagen oder Doppelstockeinheit;
x	Reisezuggepäckwagen, der für den Transport von Pferden besonders als Stallungswagen hergerichtet ist;
s	Reisezuggepäckwagen mit Seitengang sowie kombinierte Reisezugwagen mit Gepäckabteil und Seitengang;
e	Reisezugwagen mit elektrischer Heizung;

Abweichend von der Anbringung der Nebenzeichen an Güterwagen, die in alphabetischer Reihenfolge vorgenommen wird, werden die Nebenzeichen für Reisezugwagen in der hier aufgeführten Reihenfolge hintereinander gesetzt.

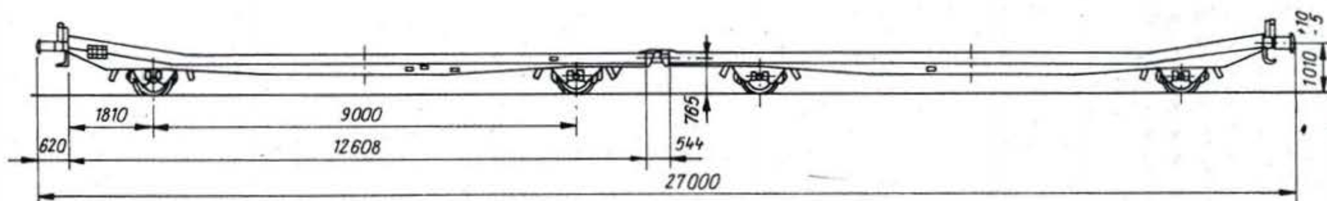
Im 6. und letzten Teil der Beitragsfolge „Anschriften an Reisezugwagen" werden die bis heute eingetretenen Veränderungen im Wagennummernsystem und in den Gattungszeichen, die Ordnung der DR-Reisezugwagen, die sonstigen Anschriften an DR-Reisezugwagen und die Farbgebung der Reisezugwagen behandelt.

Flachwageneinheit

Für den Huckepackverkehr „Straße/Schiene" baute der VEB Waggonbau Niesky diese Flachwageneinheit. Von der Firma Transwaggon wurden solche Fahrzeuge erworben und bei der Deutschen Reichsbahn als Privatgüterwagen eingestellt. Am 15. November 1984 entstand diese Aufnahme mit der interessanten Huckepackvariante „Schiene/Straße" – zweimal Regelspur!
Das Ladegut ist ein im KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf gebauter Wagen für die elektrische Schnellbahn Athen – Piräus (ISAP).
Technische Daten der Flachwageneinheit: Nutzbare Ladelänge 25 760 mm, nutzbare Ladefläche 2 × 39 m², nutzbare Ladebreite (max.) 3 110 mm, Eigenmasse 25 t, Lademasse 39 t bei 16 t Achslast, Konstruktionsgeschwindigkeit: 100 km/h.



Text und Foto: W. Hensel, Berlin; Zeichnung: Sammlung W. Hensel, Berlin



Dietmar Marohn (DMV), Bad Berka

Das gute Beispiel

Straßen um die Jahrhundertwende

(Fortsetzung des Beitrages aus Heft 6/86, Seite 22 ff.)

Die einzelnen Profile der Straßen in den ältesten Teilen mitteleuropäischer Städte unterschieden sich nur unwesentlich von denen in den Stadterweiterungsgebieten, die nach der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden. Zwischen den Gebäudefronten zog sich die nur wenig gegliederte und selten besonders befestigte Straße entlang. Ende des vergangenen Jahrhunderts wurden zunächst nur die Straßenprofile der repräsentativsten Straßen der größeren Städte differenziert gestaltet und mit verschiedenen Querschnittselementen versehen.
Mit der beginnenden Industrialisierung und der deshalb rasch zunehmenden Stadtbevölkerung wurde etwa um die Jahrhundertwende eine neue städtebauliche Entwicklung eingeleitet. Im Rahmen der Planung von Stadterweiterungsgebieten entstanden Stadtteile mit rasterförmigen Straßennetzen und kompakt überbauten Häuserblöcken, die sogenannten Gründerzeit-Quartiere. Oft wurde die Straßenbreite nur wenig verändert und resultierte auch schon aus der Benutzung von Fahrzeugen. Gesichtspunkte der Stadthygiene – wie beispielsweise Gerinnestreifen – und gestalterische Aspekte gewannen ebenfalls an Bedeutung.
Die wachsende Transportfunktion, aber auch die unterschiedlichen Verkehrsarten (Fußgänger, Reiter, Fuhrwerk, Pferdebahn) zwangen immer mehr, die Straßen in gesonderte Straßenflächen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu unterteilen. Besonders in den Stadterweiterungsgebieten dominierte nach französischem Vorbild der Straßentyp des Boulevards. Aber auch weniger repräsentative Straßen wurden zunehmend differenziert.
So beschäftigte sich auch J. STÜBBEN (1890) mit der Querschnittsgestaltung von Straßen: „Abgesehen von nur dem Fußverkehr dienenden Wegen, von Passagen sowie von ganz untergeordneten Gassen und Höfen, deren Pflaster einfach in der Mitte eine flache Rinne zur Abwässerung erhält, pflegen alle Stadtstraßen bis zu 25 bis 30 m Breite in einem mittleren Fahrweg und zwei seitliche Fußwege eingeteilt zu werden. Der Fußweg wird um ein gewisses Maß (9 bis 16 cm) über die Fahrstraße erhöht und mit Randsteinen eingefaßt. ... In gewöhnlichen Straßen mit starkem Fahrverkehr pflegt die Bürgersteigbreite ein Fünftel, die Fahrbahnbreite also drei Fünftel der Straßenbreite einzunehmen. ... Wenn der Verkehr es zuläßt, empfiehlt es sich, den Fahrweg auf die Hälfte der Straßenbreite einzuschränken." Die Fahrbahnbreite ergibt sich aus der Frage, wieviel Fuhrwerke gleichzeitig nebeneinander Platz finden sollen. „Nimmt man die normale Spurweite eines Lastwagens zu 1,80 m, die Breite der Ladung zu 2,30 m, jedoch einschließlich Sicherheitsabstand zu 2,50 m an, so findet man, wenn die Ladung nicht über Bürgersteigkante herausragen soll, die geringste Breite für einen einspurigen Fahrdamm zu 2,50 m, für einen zweispurigen zu 5,00 m, für einen dreispurigen, welcher nicht bloß das Begegnen zweiter Wagen, sondern das gleichzeitige Halten eines Wagens erlaubt, zu 7,40 m, für einen vierspurigen Fahrdamm zu 10 m.
Dieses Maß ist zugleich die unterste Grenze der Fahrbahnbreite für eine verkehrsreiche zweispurige Straßenbahn (gemeint ist damit die Fahrbahn – d. Verf.) mit Einschluß zweier Seitenstreifen, auf denen die ungestörte Vorfahrt

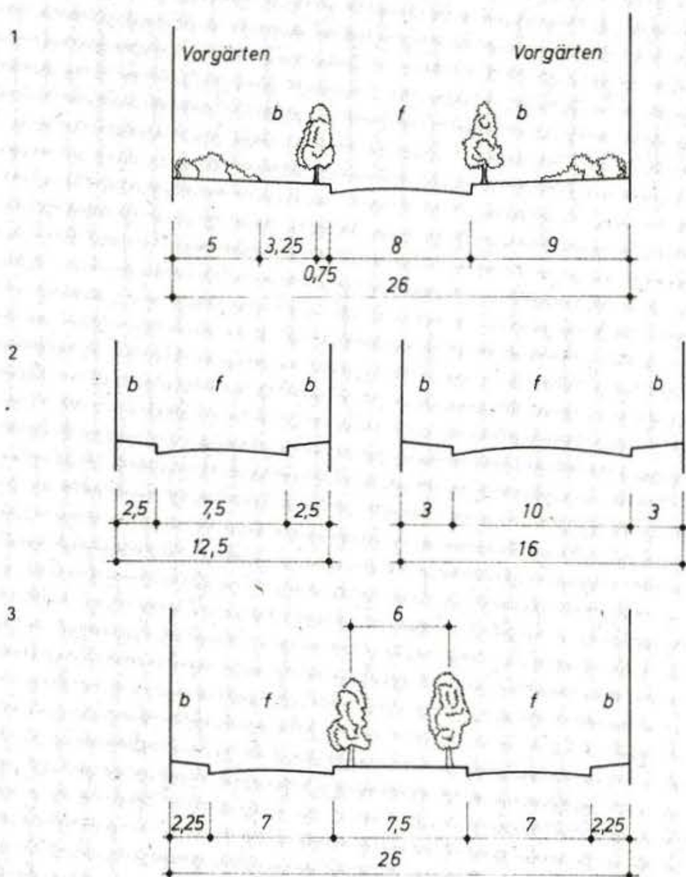


Tabelle Breitenangaben Straßen um die Jahrhundertwende, (Angaben in Millimetern)

	Fahrbahn „f"			Gehbahn „g" („Bürgersteig")			Vorgärten			Mittelstreifen/ Baumabstand			Gesamt		
	H0	TT	N	H0	TT	N	H0	TT	N	H0	TT	N	H0	TT	N
Straße im Stadtrandgebiet	92	66	50	37	27	21	57	42	32				299	216	164
mittelstark befahrene Straßen	86	62	47	29	21	16							144	104	79
stark befahrene Straßen	115	83	63	35	25	19							184	133	101
Boulevard im Stadterweiterungsgebiet	81	58	44	26	19	14				86/ 69	62/ 50	47/ 38	299	216	164

Gleise selbst eingeschottert

Es gibt mehrere Möglichkeiten, Modellgleise einzuschottern. Und sicher schwört jeder Modellbahner auf seine Methode. Im folgenden stellen Viktor Kurzeja, Oldisleben, und Andreas Schuster, Dresden, ihre Technologien vor. Zunächst die Erfahrungen von Viktor Kurzeja:

Mein Problem bestand darin, bereits verlegte Gleise (Pilzmaterial) nachträglich einschottern zu müssen. So klebte ich mit schnell abbindendem Tischlerleim (Perl- oder Tafelleim) zu beiden Seiten des Schwellenbandes sechs Millimeter breite Streifen Schottermatte. Auf den zweigleisigen Streckenabschnitten wurden entsprechend breite Streifen zwischen beiden Schwellenbändern befestigt.
Vor dem eigentlichen Einschottern der Gleise werden die Weichen ausgebaut. Dann sind aus Zeichenpapier die Umrisse des Weichen-Schwellenkörpers auszuschneiden. Dabei werden die Stellen gekennzeichnet, wo sich die Stellschwelle und die sie begrenzenden Schwellen befinden. Außerdem werden an den Stellen, wo die Nieten der Weichenzungen zu liegen kommen, Löcher (4 mm) ins Papier geschnitten. Danach kann das Zeichenpapier mit „Blausiegel"-Kleber (1,46 M; mit Wasser zu verdünnen) mit Hilfe eines Flachpinsels eingestrichen werden. Auf die gekennzeichneten Stellen darf allerdings kein Kleber kommen. Danach ist die Weiche auf das eingestrichene Papier zu legen, festzudrücken und Schotter bis etwa Schienenkopfhöhe darüberzustreuen sowie anzudrücken. Die Weiche darf dabei nicht verrücken! Als Unterlage empfiehlt sich ein Brett. Man kann jetzt die Weiche mit der Unterlage umdrehen und den losen Schotter abschütteln. Nachdem die Weiche auf ihre Funktionsfähigkeit hin geprüft ist, wird sie bis zum Abbinden des Klebers ca. 24 Stunden beschwert.
Vor dem Einbau ist natürlich ein Funktionstest zweckmäßig. Sollte die Weiche schwergängig sein, kann es daran liegen, daß etwas Schotter unter die Stellschwelle bzw. Kleber an die Nieten geraten ist. Dann muß ggf. das Papier unter der Stellschwelle mit einer Rasierklinge entfernt werden.
Erst jetzt sind die (numerierten) Weichen wieder einzubauen und man kann mit dem Einschottern der Gleise beginnen.
Hierzu sollten am besten längere Gleisabschnitte herausgenommen bzw., ohne die Verdrahtung zu lösen, nur angehoben werden. Daraufhin bestreicht man die Fläche unter dem Schwellenband sowie die Schottermatten-Streifen dick mit verdünntem „Blausiegel"-Kleber und befestigt die Gleise wieder in der alten Lage. Wie bei den Weichen wird danach das Schottermaterial aufgestreut, angedrückt und loses Material mit dem Staubsauger (zur Wiederverwendung) entfernt.
Ein Hinweis: Zweckmäßigerweise sind bei jedem Gleisstückende etwa 10 cm erst mit dem nächsten Gleisstück einzuschottern, damit kein Schotter unter die Schwellen gerät. Wenn der Kleber dick genug aufgetragen wurde, preßt er sich zwischen das Schottermaterial, und die Schwellenzwischenräume füllen sich fast bis zur Schwellenoberkante. Übrigens bewirkt der seitliche Schottermattenstreifen, daß die Gleis- und Weichenlage unverändert bleibt und die Schotteranhäufung realistischer aussieht. So verlegte Weichen lassen sich außerdem jederzeit wieder ausbauen, wenn z. B. Weichenantriebe nachträglich unterhalb der Anlagenplatte verlegt werden sollen.
Als Schotter wurde handelsüblicher Schotter hellbraun (für „Neubaugleis") bzw. getrockneter Bohnenkaffeesatz (für Altbaugleis) verwendet. Die Korngröße sollte ungefähr 0,8 mm betragen.

Daß es auch anders geht, beweist Andreas Schuster, Dresden, mit seinen Empfehlungen:
Wie er mitteilt, hat er mit dieser Technologie sogar mehrere, d. h. die Gleise auf zwei TT-Anlagen und auf einer N-Anlage eingeschottert. Entscheiden Sie selbst, welche Methode für Sie in Frage kommt.

Über die modellmäßige Gleisschotterung wurde ja schon öfters und sehr ausführlich in unserer Zeitschrift berichtet. Meine „Technologie" baut teilweise auf diese Erfahrungen und eigenen Versuche auf.
Ich habe mit dieser Methode die Gleise auf zwei TT-Anlagen und die auf meiner jetzigen N-Anlage behandelt und möchte diese Erfahrungen gern an andere Modellbahnfreunde weitergeben.
Zum Einschottern des Modellgleises nehme ich Malzkaffee und Mohn. Beides wird im Verhältnis 1:1 vermischt. Mit Hilfe einer Plastespritze gebe ich ein bis zwei Tropfen leicht verdünnten Holzkaltleim in jeden Schwellenzwischenraum. Außerdem wird der Klebstoff an den Stirnseiten der Schwellen in jedem Zwischenraum verteilt. Erst danach kann der „Schotter" auf die Gleise gestreut und nach einer Trocknungszeit von ca. 30 min. leicht angedrückt werden. Nach 24 Stunden ist alles getrocknet und kann gründlich mit einer groben Bürste gereinigt werden.
Im „me" 12/1982 machte Modellbahnfreund Ulrich auf Seite 32 einen Vorschlag zur haltbaren Schotterbefestigung auf Seite 32 einen Vorschlag zur haltbaren Schotterbefestigung auf „rauhen" Heimanlagen bzw. im Ausstellungsbetrieb.
Diese Methode wurde von mir weiterentwickelt: Ich benutze dafür schwarzen, grauen und braunen Spannlack, wie er im Schiffs- und Flugmodellbau eingesetzt wird. Man kann den Lack zu 50 % bzw. noch darüber mit NC-Verdünner oder Aceton strecken. Dieses Gemisch wird kräftig durchgeschüttelt und in eine Glasspritze oder ein sauberes Ölkännchen gefüllt. Wie schon der Klebstoff kann man diese Mischung auf das gereinigte Schotterbett träufeln. Nach dem Trocknen sieht es sehr vorbildgetreu und relativ matt aus.
Natürlich kann man die Farben auch untereinander mischen. Nur ist darauf zu achten, daß der hellere Farbton überwiegt und alles einen natürlichen und vorbildgerechten Eindruck erhält.
Diese Methode ist zwar etwas mühsam, d. h. zeitaufwendig. Aber der Erfolg lohnt auf alle Fälle die Mühe. Außerdem kann schon eingeschottertes Gleis nachträglich behandelt und der Modellschotter muß nicht erst vorher farblich behandelt werden.

---

1 Querschnittsgestaltung einer Straße im Stadtrandgebiet zur Jahrhundertwende; alle Maße in Metern (vgl. Tabelle)

2 Querschnitt einer mittelstark (links) und einer stark befahrenen (rechts) Straße; Maße in Metern (vgl. Tabelle)

3 Querschnitt eines Boulevards in Stadterweiterungsgebieten; Maße in Metern (vgl. Tabelle)

Zeichnungen: Verfasser

von Straßenfuhrwerken an die Bürgersteige stattfinden soll. Unter Hinzufügung der 3 bis 4 m breiten Bürgersteige erhält man somit in diesem Falle eine Straßenbreite von mindestens 16 bis 18 m. Bei Straßenbreiten von 18 m erhält man schon recht ansehnliche Bürgersteige; bei 20 m Straßenbreiten beginnt sogar schon die Möglichkeit der Pflanzung von Baumreihen an den Bürgersteigkanten."

Vom Grundraster der 2,50 m breiten Fahrbahn ist gelegentlich nur geringfügig abgewichen worden.
Die Abbildungen zeigen einige Beispiele von Straßenquerschnitten, die durch die Verbindung von Mittel- und Seitenalleen sowie durch eingefügte Radfahrwege, Rasenstreifen u. a. m. eine große Mannigfaltigkeit ergeben.

Quellenangabe
J. Stübben: Der Städtebau, Darmstadt 1890

Alfred Schubert (DMV), Erfurt

56 2719 als H0-Modell

Das ausgezeichnete H0-Modell der Baureihe 56^{20-29} aus dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, erhielt auf der Leipziger Herbstmesse 1986 das verdiente Messe-Gold! Außerdem darf sie jetzt als Erzeugnis mit hohem Freizeitwert auch das „Expovita"-Markenzeichen tragen. Herzlichen Glückwunsch zu diesem Erfolg! Nachdem schon die BR 106 Messe-Gold bekam und jetzt die 56er folgte, bleibt den Zwickauern nur zu wünschen, so weiterzumachen! Im folgenden veröffentlichen wir den bereits angekündigten „Triebfahrzeug-Steckbrief".
Die Redaktion

Triebfahrzeug-Steckbrief

Motor und Getriebe:
Das H0-Modell verfügt über einen Tenderantrieb. Auch bei der 56^{20-29} fand der schon von der BR 106 her bekannte Motor vom Typ 2233 Verwendung. Er hat einen dreinutigen Anker. Untergebracht ist dieser Motor auf einer speziellen Montageplatte mit Halterung oberhalb der ersten und zweiten Tenderachse. Er ist nur einzurasten und kann problemlos gewechselt werden. Die Antriebskraft wird über eine eingängige Schnecke auf ein Stirnradgetriebe – Modul 0,5, Plaste – und direkt auf alle drei Tenderachsen weitergeleitet. Diese Radsätze sind starr gelagert und ausreichend seitenverschiebbar, so daß selbst bei 380-mm-Radien ein ruhiger Bogenlauf gewährleistet wird. Zur Erhöhung der Zugkraft sind alle drei Radsätze mit Gummi-Haftreifen belegt.

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch:
Das bullige Modell verfügt im gesamten Regelbereich über gute bis sehr gute Laufeigenschaften. Infolge der mitunter unterschiedlichen Qualität der Haftreifen können leichte Schaukelbewegungen des Tenders auftreten. Das Fahrgeräusch bleibt selbst bei Richtungswechsel für diesen Antrieb typisch, stört also nicht.

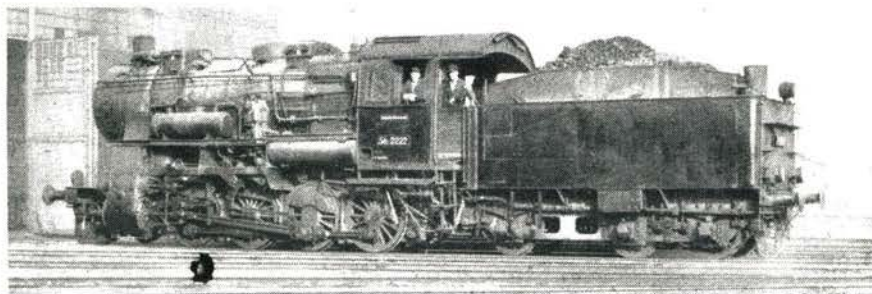
Stromabnahme:
Die Stromabnahme wird über Innenradschleifkontakte (Federbronze) an allen vier Kuppelradsätzen gewährleistet; sie kann als sehr gut bezeichnet werden.

Auslaufverhalten:
Das kombinierte Schnecken- und Stirnradgetriebe läßt nur einen sehr kurzen Auslauf zu.

Ballastmasse:
Sowohl im Lokkessel als auch Tenderinnenraum befinden sich Blei-Gußformteile.

Fahrwerk, Triebwerk, Steuerung:
Das Fahrwerk der neuen Maschine zeichnet sich durch einen fein detaillierten Plaste-Barrenrahmen aus. Er verfügt natürlich über freistehende und durchbrochene Federpakete. Und auch Zylinderblock, Bremsklötze, Bahnräumer sowie Luftbehälter stehen in ihrer vorbildgetreuen Ausführung dem nicht nach! Sämtliche Triebwerk- und Steuerungsteile sind wieder aus Plastematerial gespritzt, sehr fein detailliert, gerastet und ohne weiteres austauschbar. Nur die Schwinge mußte aus funktionellen Gründen ausnahmsweise gekröpft nachgebildet werden. Dieser kleine Kompromiß zugunsten der Fahreigenschaften bzw. eines vorbildentsprechenden Gesamteindruckes unterstreicht vielmehr die Sorgfalt des Konstrukteurs.

Radsätze:
Die Radsätze verfügen über Metallradreifen – leider ohne NEM-Profil – und plastegespritzte Radsterne. Wie ein Vergleich mit der Maßübersicht zeigt, fielen die Radsätze zu Gunsten der nachgestalteten Bremsklötze bei maßstäblichen Achsständen eine Winzigkeit kleiner aus. Die Speichenzahl ist richtig, und auffallend wirken die vorbildgerechten Gegengewichte einschließlich Bohrungen! Optisch ein wenig störend (aber leicht korrigierbar) sind die Messingbuchsen.



Das neue H0-Modell der BR 56^{20-29} stellten wir schon im Heft 9 ausführlich im Bild vor. Hier nochmals ein Vorbild dieser beliebten Güterzuglokomotive, die 56 2222.
Foto: H. Müller, Dessau

Vorbild-Angaben zum Modell der BR 56^{20-29} (r. G 8^2)	
Achsfolge Triebwerk	1'D h2
Tender	pr 3 T20
Gattung	G 45.17
Spurweite	1435 mm
Höchstgeschwindigkeit v/r	45 km/h / 50 km/h
Betriebsnummer (nicht durchgehend belegt!)	56 2001–56 2916 (ca. 850 Stück)
erstes Baujahr	1919
Außerdienststellung bei DR	1970 bis 1972
Lok-Dienstmasse	120,4 t
Lok-Nummer	56 2719
Bw	Kamenz
Rbd	Cottbus

Parameter	Soll	Ist
Anfahrspannung/Stromaufnahme		
bei Leerfahrt	3,5 V	3,0 V/115 mA
bei Lastfahrt	4,0 V	3,5 V/180 mA
V_{max} bei 12 V	65 km/h (84,5 Mkm/h)	69,6 km/h (90 Mkm/h)
Zugkraft in Ebene	0,75 N	0,8 N
dito bei 5 % Steigung	0,7 N	0,74 N
kleinster befahrbarer Radius	380 mm	380 mm
Masse		285 g

Parameter	Vorbild (mm)	Maßstab 1:87 Soll (mm)	Ist (mm)
Länge über Puffer	16 975	195,1	195,1
Gesamtachsstand	7 000	80,5	80,5
Kuppelachsabstand	1 500	17,2	17,2
Treibrad-Kuppelrad Ø	1 400	16,1	14,9
Laufrad Ø	1 000	11,5	10,0
Radinnenabstand		14,3	14,3
Kesselmitte über SO	3 000	34,5	34,5
Gesamthöhe über SO (ohne Schornsteinaufsatz)	4 280	49,2	49,2

Beleuchtung:
Das Modell hat ein Zweifach-Spitzensignal an Lok- und Tenderseite sowie vorbildgerecht keinen Lichtwechsel. Bei Vorbildgeschwindigkeit ist der Lichtaustritt an den Loklaternen auf der Pufferbohle deutlich schwächer als am Tender.

Lok-Tender-Kupplung:
Analog zu PIKO hat die 56er eine Rastverbindung. Neuartig ist hingegen die gefederte Schwalbenschwanz-Führung, denn sie ermöglicht einen minimalsten Abstand zwischen Lok und Tender sowohl bei Geradeausfahrt als auch im Bogen. Allerdings ist diese Kupplung nicht kraftschlüssig.
Der Tender verfügt des weiteren über die schon von der BR 106 her bekannten Rast-Kupplung und an der Lok-Pufferbohle kann man einen Kuppelhaken nachrüsten.

Wartungsfreundlichkeit:
Sehr gut – das Modell hat Rast- und Schraubverbindungen. Reparaturen sollten möglichst in Werkstätten in Auftrag gegeben werden. Grundsätzlich ist das Tendergehäuse zu spreizen, vom Untergestell abzuheben sowie die Ballastmasse zu entnehmen. Auch die Motorhalterung wird nur gespreizt – danach ist der Motor herauszunehmen. Die Glühlampe kann man leicht wechseln. Es empfiehlt sich, den gerasteten Vorläufer sowie alle Steuerungsteile ganz leicht mit Maschinenöl zu ölen.

Aufbau-Detaillierung:
Alle Einzelheiten des Vorbildes sind auch am Plastegehäuse des Modells zu entdecken. Hervorragend detailliert und aus mehreren Baugruppen zusammengefügt – so präsentiert sich die Neue! Am augenscheinlichsten sind die vollständig gravierte Kesselrückwand und die erstmals bei einem Großserienmodell zu öffnende Rauchkammertür nebst „Inneneinrichtung" der Rauchkammer. Es ginge zu weit, alle Details aufzuzählen wie die separat angebrachten Dampfleitungen, Druckkessel, Rohrleitungen auf der vorderen Pufferbohle (innenliegend) oder rastbare Puffer ... Die Abbildungen im Heft 9 sprechen in dieser Hinsicht für sich!

Daß der Tender dem nicht nachsteht, versteht sich. Hier fallen solche Einzelheiten wie Wurfhebelbremse, Luftleitung und Griffstangen (Zurüstteil) auf.
Nach einigen wenigen Montagehandgriffen für die Zurüstteile (Bremsschläuche, Lampeneinsätze usw.) entsteht ein Modell, das internationalen Spitzenerzeugnissen ebenbürtig ist!

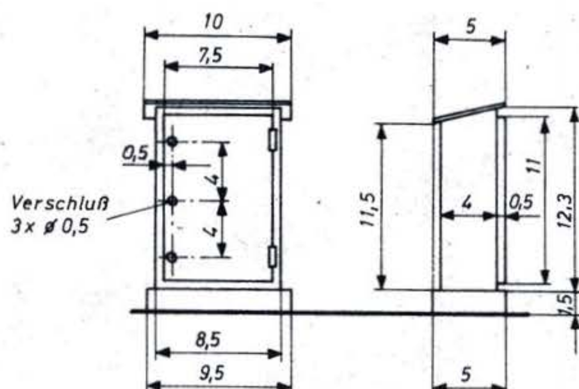
Farbgebung:
Das Rot des Umlaufs sowie der Führerhaus-Aufstiege wirkt dunkler als das der Räder, des Fahrgestells bzw. des Tenderunterteils, denn letztere sind alle unlackiert. Auffallend scheint dabei eigentlich nur der Farbunterschied zwischen Steuerungsträger und Umlauf. Die Steuerungsteile sind exakt farbig ausgelegt.
Gehäuse und Tenderoberteil wurden seidenmatt schwarz gespritzt, ebenso wirken die aufgesetzten Rohrleitungen. Alle Details werden ausgezeichnet hervorgehoben.

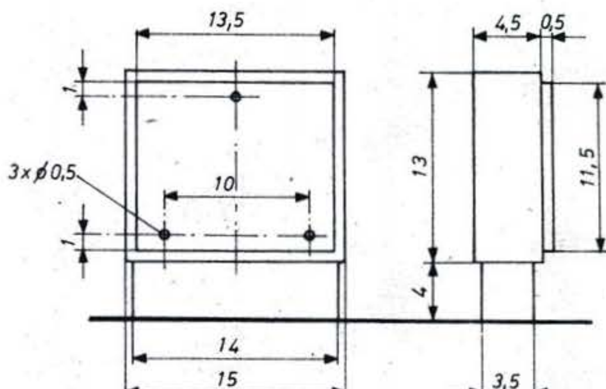
Beschriftung:
Das Modell der 56 2719 ist entsprechend der Epoche III weitestgehend vollständig beschriftet. Sämtliche Angaben wurden exakt und vor allem gut leserlich aufgedruckt; sie sind (nach bisherigen Erfahrungen) wischfest.

Energiekästen

Straßen auf Modelleisenbahnanlagen – dazu gehören natürlich auch die Energiekästen, wie wir sie des öfteren in Städten an Straßen und Kreuzungen vorfinden. Solche mittelgroßen Energie-Verteilerkästen ruhen in der Regel auf einem Beton- oder Ziegelsockel. Aufmerksamen Spaziergängern ist dabei sicherlich schon aufgefallen, daß insbesondere bei neu errichteten Energieanlagen auch neue, anders aussehende Kästen aufgestellt werden.
Willkommene Bastelobjekte!
Und es bleibt auch dem Modellbauer selbst überlassen, für welches Material er sich entscheidet. Die beiden in der Zeichnung dargestellten Kästen – links die ältere Ausführung – wurden im Maßstab 2:1 in der Nenngröße H0 wiedergegeben. Beide Sockel sollten grau, der ältere Kasten fistagrün oder dunkelgrau bzw. der neue hellgrau gestrichen werden.

Text und Zeichnung
K.-D. Schubert, Dresden





Rezension

W. Krentzien: 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen 1883–1983. 2. überarbeitete Auflage, Greifswald o. J. (1986), 96 Seiten, 123 Abb., 19 Tab., Kartenbeilage, 12,80 Mark

Das Layout dieser Broschüre ähnelt dem der Reihe TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE; die Verwandschaft scheint beabsichtigt, und sie hat ihre Berechtigung. Die von der Arbeitsgemeinschaft Greifswald des DMV herausgegebene Schrift steht im Niveau der Aufarbeitung und Darstellung vergleichbaren Stoffes der transpress-Serie kaum nach. Zudem ergänzt sie sinnvoll das 1983 erschienene Buch „Die Rügenschen Kleinbahnen", da hier das Schwergewicht auf die Entwicklung des regelspurigen Streckennetzes der Insel gelegt wird. Minutiös zeichnet der Autor das Werden der Bahnen auf Rügen nach, wobei die Strecke Stralsund Hafen – Bergen – Saßnitz und ihre Entwicklung zur Hauptbahn mit umfangreichem internationalem Verkehr im Mittelpunkt stehen. Höhepunkt wie die Eröffnung des Eisenbahn-Fährverkehrs zwischen dem damaligen Deutschen Reich und Schweden oder der Bau des Rügendammes sind ausführlich dargestellt. Die Berücksichtigung der Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs ist besonders zu begrüßen.
Wulf Krentzien präsentiert im Ergebnis seines intensiven und sehr kritischen Quellenstudiums eine wohlproportionierte Dokumentation. Überlegt setzt er die Verkehrsgeschichte in ihre dialektische Beziehung zu Regional- und Zeitgeschichte: Er operiert dabei nicht mit Allgemeinplätzen, sondern umreißt die Hintergründe verkehrspolitischer Entwicklungen historisch konkret. Überdies bietet er eine Vielzahl von Absätzen zur weiteren Untersuchung der Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn – und Territorialgeschichte. Eine Weiterführung der Recherchen in dieser Richtung wäre vielversprechend.
Die reiche und exklusive Bildauswahl korrespondiert auf glückliche Weise mit dem Text. Dankbar nimmt der Leser die instruktiven Gleispläne entgegen – nicht zuletzt als Anregungen für den Modellbau.
Allerdings bleibt zu konstatieren, daß dem Text hier und da der letzte sprachliche Schliff fehlt.
Breiter Raum ist der als „Königslinie" bekannten Eisenbahn-Fährverbindung Saßnitz – Trelleborg gewidmet. Ein großes Verdienst der vorliegenden Publikation liegt im Nachweis, daß der Trajektverkehr integraler Bestandteil des Eisenbahnbetriebes ist (eine Tatsache, die nach wie vor von vielen Eisenbahnfreunden ignoriert wird). Wulf Krentzien zeigt damit, daß die Aufarbeitung dieses Kapitels Verkehrsgeschichte keineswegs Domäne der Schiffahrtshistoriker bleiben muß! *Clemens Hahn*

Der Vertrieb der Broschüre erfolgt für die Arbeitsgemeinschaften des DMV über ihre zuständigen Bezirksvorstände. Die Broschüren wurden an diese ausgeliefert. Die Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes Greifswald richten ihre Bestellungen an die Kommission Materialwirtschaft in Greifswald. Außerdem können die Broschüren im Verkehrsmuseum Dresden und bei den Arbeitsgemeinschaften Saßnitz und Göhren erworben werden.

Arbeitsgemeinschaften

Neugründungen:
Güldendorf, 1201
Vors.: Dieter Berndt, Fruchtstr. 1
Kauern, 6501
Vors.: Hartmut Demmig, Lichtenb. Str. 8
Halle (S.), 4020
Vors.: Hans-Jürgen Holland-Jobb, Leopoldstr. 5

Ausstellungen

Hohen-Neuendorf, 1406 – AG 1/18
Am 8., 9., 15. und 16. November 1986 im Jugendklubhaus (Nähe Bahnhof Hohen-Neuendorf West). Öffnungszeiten: jeweils von 10 bis 18 Uhr.
Netzschkau, 9804 – AG 3/24
Vom 29. November bis 7. Dezember 1986 im Kulturhaus „Herrman Duncker" des VEB Nema – Max-Kranz-Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Riesa, 8400 – AG 3/52
Vom 28. bis 30. November 1986 im „Klubhaus der Gewerkschaften" des Stahl- und Walzwerkes Gröditz. Öffnungszeiten: Freitag 13 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Werdau, 9620 – Bezirksvorstand Dresden
Vom 19. Oktober bis 2. November 1986 im Kreismuseum Werdau. Öffnungszeiten: Dienstag von 8.30 bis 12 und von 14 bis 18 Uhr; Mittwoch/Donnerstag von 8.30 bis 12 und von 14 bis 16 Uhr; Freitag von 8.30 bis 12 Uhr; Sonntag von 9 bis 12 Uhr. Gezeigt werden die Modelle des Bezirksausscheides Dresden zum Internationalen Modellbahn-Wettbewerb.
Geyer (Erzgeb.), 9307 – AG 3/44
Vom 23. bis 30. November 1986 im „Kulturhaus der Jugend", Karl-Marx-Platz. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.30 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr.
Jena, 6900 – AG 4/3
Vom 18. bis 26. Oktober 1986 in der Aula der POS „Grete Unrein", Eingang Bachstraße (gegenüber den Kliniken). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr. Verkauf von Postkarten, Postern und Dias.
Saalfeld/Saale, 6800 – AG 4/20
Vom 22. bis 30. November 1986 in der „HOG Zapfe" in Saalfeld. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Leipzig, 7010 – AG 6/7
Vom 29. November bis 20. Dezember 1986 im Messehaus am Markt, 4. Etage, Aufgang A. (Stadt Kiew). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Thale (Harz), 4308 – AG 7/12, 7/62
Vom 22. bis 30. November 1986 im „Klubhaus der Hüttenarbeiter" Thale. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Blankenburg (Harz), 3720 – AG 7/75
Vom 20. bis 23. November 1986 im „Klubhaus der Eisenbahner" – Raum 4. Öffnungszeiten: Donnerstag/Freitag von 15 bis 18 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr.
Heudeber, 3704 – AG 7/63
Am 8., 9., 15. und 16. November in der Aula der POS Heudeber, Schulstraße. Öffnungszeiten: jeweils von 10 bis 18 Uhr. Gezeigt wird u. a. eine Gartenbahnanlage sowie Souvenirverkauf und Tombola.
Dresden, 8023 – AG 3/14
Vom 15. bis 30. November 1986 im Hauptbahnhof Dresden, „Ernst-Thälmann-Saal", Bahnsteig 17. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Magdeburg, 3013 – AG 7/7, 7/68
Vom 29. November bis 7. Dezember 1986 (Modelleisenbahn- und Gartenbahn-Ausstellung) im Klubhaus „Wilhelm Pieck" des VEB Fahlberg – List, Alt Salbke 50, Magdeburg, 3013. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 13 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Souvenirverkauf; An- und Verkauf sowie Vermittlung von Modellbahn-Anlagen, Modellbahnartikeln versch. Nenngrößen (Kommissionsbasis). Zu erreichen ab Magdeburg Hbf: mit S-Bahn (Richtung Schönebeck – Salzelmen) bis Bf Magdeburg Südost; mit Straßenbahn Linie 12 (Richtung Westerhüsen) bis Haltestelle VEB Fahlberg – List = Alt Salbke 50.
1. Gartenbahnkonferenz (GBK) in Magdeburg am 6. Dezember 1986 von 10 bis 13 Uhr. Teilnehmer melden sich bitte bis zum 10. November 1986. Teilnahmegebühr: 10,– M. Schriftverkehr/Finanzen per Postanweisung mit Kurzzeichenangabe an: Mfrd. Erwin Rabe, Pettenkoferstr. 18, Magdeburg, 3017.
Finsterwalde, 7980 – AG 2/29
Vom 7. bis 16. November 1986 im „Kreiskulturhaus" am Markt. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 19 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Erfurt, 5060 – AG 4/50
Am 15., 16., 22., 23., 29. und 30. November 1986 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft 4/50, Karl-Marx-Allee 59, Werk III, der Schuhfabrik „Paul Schäfer". Öffnungszeiten: jeweils von 14 bis 18 Uhr
Bad Frankenhausen, 4732 – AG 4/32
Am 22. und 23. November 1986 von 10 bis 17 Uhr. Am 26. November von 17 bis 19 Uhr am 29. und 30. November von 10 bis 17 Uhr in der Spezialschule für Landtechnik.
Heidenau, 8312 – AG 3/2
Die vom 22. bis 30. November 1986 angekündigte 22. Heidenauer Modellbahn-Ausstellung muß aus technischen Gründen ausfallen.

Tauschmarkt

Cottbus, 7500 – AG 2/15
Im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus führt die AG 2/15 den 4. Lausitzer Modellbahntauschmarkt am 22. November 1986 von 9 bis 12 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Philipp Müller", Cottbus, Bahnhofstraße 43, für die Nenngrößen H0, TT, N und Zubehör durch. Tischbestellungen bis 10. November 1986 an: Dieter Dellori, Leipziger Str. 22a, Cottbus, 7500.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet.

Aktivist der sozialistischen Arbeit

Wolfgang Kunert, Berlin
Günter Gebhardt, Berlin
Gerhard Hieronymus, Berlin
Gert Posse, Leipzig
Ralf Weisheit, Heiligenstadt
Günter Schöberlein, Greiz
Matthias Altmann, Zittau
Egon Jakobi, Sonneberg

Artur-Becker-Medaille in Bronze

Hans Zernick, Merseburg

Ehrennadel des DMV in Silber

Manfred Möller, Berlin
Wolfgang Paul, Berlin
Günter Ringmann, Berlin
Rolf Nopper, Berlin
Hnry Wille, Berlin
Peter Brodkorb, Forst
Eckart Schwerdtner, Niesky
Peter Knaack, Cottbus
Georg Jeskulke, Cottbus
Detlef, Hommel, Jena
Roland Eckert, Greiz
Heinz Köhler, Sömmerda
Jürgen Brauer, Naumburg
Dieter Grabes, Leipzig
Wolfgang Lindner, Halle
Klaus-Dieter Steinäcker, Merseburg
Rolf Schirmer, Leipzig
Otmar Klotsch, Berlin
Walter Hammerschmidt, Sonneberg
Ulrich Modes, Zwickau

Ehrennadel des DMV in Bronze

Dieter Woigk, Berlin
Ernst Ritschel, Berlin
Peter Bock, Berlin
Dr. Hans-Joachim Pohl, Berlin
Rose-Marie Wermke, Berlin
Hans Ellwanger, Berlin
Michael Hemp, Berlin
Heinz Weißenfels, Bergfelde
Martin Schubert, Berlin
Klaus Rudnick, Berlin
Helmut Köpke, Zeuthen
Gerd-Dieter Bietz, Fürstenwalde
Torsten Greissel, Berlin
Hans-Werner Bürkner, Berlin
Rudi Knoch, Berlin
Jürgen Hirsch, Berlin
Gertrud Schulz, Berlin
Helmut Kotscha, Forst
Werner Schulz, WPSt Guben
Hans Kroker, Zittau
Gerhard Neumann, Zittau
Jörg Hampe, Riesa
Dieter Dellori, Cottbus
Harald Großstück, Cottbus
Wolfgang Schöniger, Löbau
Friedemann Tischer, Weißwasser
Peter Schubert, Walddorf
Klaus Riedel, Finsterwalde
Klaus-Dieter Jupe, Lübben
Ulrich Thomsch, Cottbus
Annegret Aden, Cottbus
Siegfried Krapf, Erfurt
Ulrich Badelt, Erfrut
Michael Ulbrich, Leipzig
Helga Hamann, Leipzig
Otwin Schönau, Leipzig
Hartmuth Henze, Thalheim
Uwe König, Halle
Michael Probst, Lutherstadt-Wittenberg
Barbara Moritz, Halle
Otto Wenzel, Dessau
Frank Jungbluth, Leipzig
Wulf-Dieter Müller, Merseburg
Reinfried Polter, Böhlen
Michael Posern, Leipzig
Lothar Kleeberg, Leipzig
Wolfgang Bielig, Leipzig
Theofried Wolf, Leipzig
Ullrich Hoffmann, Merseburg
Jürgen Gey, Leipzig
Thomas Muske, Leipzig
Uwe Kunzendorf, Borna
Günter Dalchow, Schwerin
Hans-Henning Schauer, Berlin
Gustav Kiesewetter, Oybin
Kurt Groppa, Rostock

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

10/1 Biete in Nenngr. S, 0, I: rollendes Material und Zubehör versch. Firmen (Märklin, Bing vor 1930, Zeuke, Stadtilm). Suche in S: Weichen; in 0: Zeuke-Loks E 44 u. T 55, Lok von Stadtilm; in I: Märklin-„Donnerbüchsen" u. Gepäckwagen; Trix-00-Material vor 1939.

10/2 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1983"; Modelleisenbahnkalender 1984 bis 1986; Bilder von d. Eisenbahn (V.); Gerlach: „Modellbahn-Triebfahrzeuge"; „Überschienung der Alpen"; „Als die Züge fahren lernten"; Lokschild BR 50 (nicht EDV); H0: BR 91; Straßenfahrzeuge bis 1970. Suche: H0, Loks; D-Zugwagen; Oldtimerwagen; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Glasers Annalen" (außer 1. Band); „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Ellok-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „modelleisenbahner" Jahrg. 1952 u. 1953.

10/3 Biete: BR 65^{10} in N; „Oldtimer auf Schienen"; „Glasers Annalen 1911–1918"; „Die Windbergbahn"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Für unser Lok-Archiv" (Aufl. 1961); div. Rbd-Schilder; Beschreibung für BR 106. Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen"; „Lokomotiven der Maschinenfabrik Eßlingen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; BR 84 in H0; Fahrzeuge in $H0_e$, „technomodell".

10/4 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Modellbahn-Elektromechanik"; „Dampflokomotiven"; Modelleisenbahnkalender 1966–1978 u. 1982–1984; „modelleisenbahner" 10–12/1956; 1957–1959 kompl., 9/1978, 9/1979, 11/1980, 7/1981, 10/1983, 5/1985; in TT: BR 56, 92, 118. Suche: „Der Modelleisenbahner" 4, 6/1978; ZEUKE (Nenngr. 0) E 44 u. 1 Weiche; in TT: BR 50, 58, 107, 211, 242, 254, T 334 u. E 70 (auch Einzelteile).

10/5 Biete: Eigenbau, Schmalspurwagen 4achs.; offene u. Rungenwagen in $H0_m$; DB V 200 Dreileiter. Suche: 2 Paar Weichen, Nenngr. 0, (ZEUKE); Bilder u. Dias von der Eisenbahn.

10/6 Suche: Nenngr. H0, $H0_m$ u. $H0_e$ Lokomotiven u. rollendes Material (Eigenbau u. Ind.); BR 55 in N.

10/7 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1960 (o. Heft 5), 1961, 1962 (o. Heft 11), 1963 (o. Heft 3), 1964 (o. Heft 10), 1972 (o. Heft 1 u. 2); 1–4/1973; 1, 2/1970; 7/1975. Abgabe mögl. geschl. im Tausch gegen BR 38^{10} in H0 od. and. H0-Fahrzeuge

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Biete H0 BR 50, 91, BC 4 TVT 33, div. Wagen, Modellautos, Lit. „Überschienung d. Alpen", „Bayer. Bahnh.", „Schmalspurb. zw. Neiße u. Oder", Slovart: „Dampfloks". Suche H0 E 18, 94 Kö. Rungen-, Kessel- u. Niederbordwagen, 4achsig, Modellautos (nur Tausch). A. Schmutzler, Otto-Schütze-Straße 39, Karl-Marx-Stadt, 9071

Biete H0 BR 01/DR, 89,– M; S2 DR, 82,50 M; S5 DB, 45,– M; pr G8 N, 17,80 M; 2teilig. Doppelstockzug, ČSD, 70,– M. Suche H0 BR 86, Mitteleinstiegwagen, 2achs. Güterwagen, (nur DR), $H0_m$-Schmalspurmaterial (HERR), TT BR 92, -gehäuse. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Biete „Kl. Eisenbahn TT", „Dampflokomotiven" (Slovart), „Verz. d. Loks u. Tender d. Bad. Staatsb.", „Mügelner Schmalspurnetz", „Müglitztalbahn", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Bayr. Bahnhof in Leipzig", Straßenb.-Archiv 6, „me" 2/57, 12/63, 7/68, 2/69, 6/69, 1/70, 1, 2, 3 u. 5/71, 1/72, 7–12/72, 10/73. Suche „me" 5/57, 8/59, 12/61, „Dampflok Sonderbauarten", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Lok-A. Sachsen", „Loks aus Esslingen", „BR 44", „V. Sonneberg n. Probstzella", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Pionier- u. Ausstellungsb.", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Muldentalbahn", „Kleinb. d. Altmark", „Ellok-A.". H.-G. Granda, A.-Bebel-Str. 75, Zeitz, 4900

Verkaufe 30 Triebfahrzeuge H0, 2 000,– M, nur komplett. Garbisch, Bl. 161/1, Halle-Neustadt, 4090

Verkaufe Spur-00-Anlage, 2 Loks, 350,– M. Neumuth. Schubertstraße 29, Teltow, 1530

Biete BR 91, „Reisen m. d. Schmalspurbahn", „Eisenbahn-Jahrbuch 85", „Dt. Eisenbahn 1835–1985", „Winbergbahn". Suche BR 84 u. Mat. $H0_m$. Sommer, Wotanstraße 25, Berlin, 1130

Biete in $H0_m$ Gehäuse (HERR BR 99), in $H0_e$ div. Wagenmodelle v. „technomodell", in H0 BR 24, 89, E 44, je 30,– M, Suche $H0_e$-Dampflokmodell (HERR od. Eigenb., Wagenmod. v. „technomod.", HERR), in H0 BR 75 Gehäuse BR 55, div. Kleinteile (Loklat., Schmalspurkuppl.) in N BR 55. D. Messing, Quedlinburger Straße 132, Halberstadt, 3600

Biete Literatur u. H0-Material. Suche Neuerscheinungen transpress, Broschüren, Jubiläumsschriften, insbesondere "75 Jahre Heidekrautbahn", „Meißner Bimmelbahn", „Geschichte der IK". Zuschr. an: A. Müller, Kommunardenweg 2, Frankfurt (O.), 1200

Verkaufe TT-Anlage, neu verdrahtet, m. Stellpult, oh. roll. Mat. (1,80 m × 1,10 m), f. 200,– M. K.-H. Ziessow, M.-Türpe-Straße 54, Karl-Marx-Stadt, 9043

Verk. Samml. Loks H0, u. a. BR 91, 89, (sw, grün), 84, 81, 80, 66, 64, 50, 42, 41, 23, Dän. Diesel, V 200, E 44 alt, Western Braun, 42er Tender usw. u. Wagen, 3 000,– M, evtl. einzeln. Nur Zuschriften m. Freiumschlag an: M. Ditter, Staudenhäuser, 89-08, Burkersdorf, 9512

Biete „Schmalspurb. in Sachsen", „Müglitztalb.", „Straßenbahn-A. 6", „Straßenbahnen in K.-M.-Stadt", „Der Bayr. Bahnhof in Leipzig". Suche „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Von Sonneberg n. Probstzella", „Steilrampen über d. Thür. Wald", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", Kursbuch v. 1970, Nenngr. N BR, 110, 120, 132. Roland Gentzsch, Pölziger Straße 24, Heuckewalde, 4901

Tausche „Modellb.-Elektr.", „Straßenbahn-Archiv 4" gegen transpress „Modellb.-Bücherei", „Thür. Waldbahn". Schoepke, Berggartenstraße 14, Leipzig, 7022

Verkaufe „Modelleisenbahner" 78–83, „Sd-H. Lokarchiv 59", „Bauten auf Modellbahnanl." (Fromm), '62, zus. 100,– M. Hempler, Oderiner Straße 3, Freidorf, 1601

Verkaufe Eisenbahn-Jahrb. 67–85, nur kompl. f. 250,– M. Telefon: Berlin 2 29 70 68 (nach 17 Uhr)

Verkaufe „me" von Sept. 1952 bis Dez. 1981, pro Heft 1,– M. Bodo Kroll, Ziegelstraße 6, Wilkau-Haßlau, 9533

Löse Eisenbahnliteratursammlung auf. Liste anfordern. Rückporto beachten. Stitz, Wettiner Straße 9, Bernburg, 4350

Biete Straßenb.-Archiv 3 u. 4, „me" 8/74, 2/75. Suche Straßenbahn-Archiv 1 u. 2, „me" 10/71. K. Sippel, Comeniusstraße 31, Karl-Marx-Stadt, 9048

Biete im Tausch „Dampflok-Sonderbauarten", „Dt. Eisenbahn 1835–1985", „Glasers Annalen 1920–1930", „Modellbahn-Elektrik", „Bay. Bahnhof", „Schmalspurbahn zw. Spree u. Neiße", „Müglitztalbahn", Straßenbahn-Archiv 1 u. 4, „Harzquerbahn", H0 BR 106, BR 185, BR 195. Suche „BR 44", „Reisen mit der Schmalspurbahn" u. andere Eisenbahnliteratur; H0 BR 84, BR 89, BR 91, SKL. D. Alder, Gutenbergstraße 48, Zittau, 8800

Biete Zeichnungen von Schmalspurlok 99 001 bis 99 7551, M 1 : 45, 2., überarb. Ausgabe. Taege, Werner-Seelenbinder-Straße 41, Brandenburg, 1800

Verkaufe BR 01^5, 106, 110, 118, 120, (all. H0), zus. 400,– M. St. Keller, Potsdamer Str. 16, Güterfelde, 1501

Verkaufe H0 BR 95, neuw., 245,– M, TT BR 35, neuw., 56,– M. Suche TT 3- u. 4achsig Rekowagen. Köhler, Brand 7, Bermbach, 6081

Verkaufe „me" Jahrg. 1953, 7 Hefte, Jahrg. 1954 bis 1971 je 12 Hefte, ungeb. Zuschriften an: M. Kirch, W.-Pieck-Str. 217, Radebeul 2, 8122

Suche H0 BR 84, BR 91, Kö., ETA, SKL, $H0_e$ Loks u. Wagen. H. Freytag, Dorfstraße 10, Kirchberg 2, 9512

Suche „me" Heft 1 u. 2/1979. Herrmann, Gottschedstr. 25, Leipzig, 7010, Telefon: 28 53 72

Suche „Straba.-Archiv 2". Biete Nr. 6 oder 4. Schmalstieg, Hans-Beimler-Straße 21, Leipzig, 7026

Suche „Modelleisenbahner", Signal, H0-Loks, Wagen, Autos,. auch defekt. Hitz, Franz-Ziegler-Straße 9, Brandenburg, 1800

Suche Spur 0 Loks, Wagen, Zubeh., Ersatzt., Kataloge, „BR 44", „Dampfl.-A.", „Ellok-A.", „Diesell.-A.", „Triebw.-A." zu kaufen. L. Meyer, Rostocker Straße 7/3, Schwerin, 2790

Rezension

Autorenkollektiv: „Die Harzquer- und Brockenbahn nebst einem Anhang zur Südharzeisenbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 216 Seiten, 220 Abb., 31 Tab., 16,80 Mark

Die eisenbahngeschichtliche Erschließung mit dem Meterspurnetz im Harz findet im vorliegenden Band der Reihe "TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE" einen würdigen Abschluß. Hans Röper und seinem Kollektiv ist es bestens gelungen, eine anschauliche Darstellung der wohl bekanntesten Gebirgsbahn unseres Landes, die heute zu den technischen Denkmalen gehört, und ihrer Geschichte zu erarbeiten. Um dem Leser die heutige Harzquerbahn nahezubringen, wird sie vor den historischen Abhandlungen zunächst „erwandert" einschließlich dem 1 125 Meter hoch gelegenen Bahnhof Brocken, dem höchsten, wenn auch nichtöffentlichen Bahnhof der Deutschen Reichsbahn.
Diese Methode bietet die beste Gelegenheit, Strecken, Bahnhöfe mit ihren Gleisanlagen und Gebäuden und die Landschaft kennenzulernen. Die Autoren streuen an den entsprechenden Stellen der Streckenbeschreibung Informationen über einstigen Zustand und bemerkenswerte Begebenheiten ein. Es wird unaufdringlich gezeigt, daß die ehemalige Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) eine romantische schmalspurige Nebenbahn, aber nichts weniger als eine verträumte Bimmelbahn ist.
Mit vielerlei Wissen ausgerüstet gelangt der Interessierte dann zu den Kapiteln der Geschichte, die sehr ausführlich die Schwierigkeiten und Hindernisse schildern, die bis zum Bau und der Eröffnung der Strecken überwunden werden mußten. Nachdem 1897 der Streckenbau von Nordhausen und Wernigerode begonnen wurde, fand die Eröffnung bereits am 27. März 1899 statt. Fast 15 Jahre früher erschlossen die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) und Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) Teile des Harzes, der damals teils zu Braunschweig und teils zu Sachsen-Anhalt gehörte.
Auf der Harzquerbahn und besonders auf der Brockenbahn dominierte von Anfang an der Ausflugsverkehr. Von seiten der Bahngesellschaft wurde fleißig die Werbetrommel gerührt. Zur Saisoneröffnung am 30. April eines jeden Jahres gab es früher verwegen geschmückte „Walpurgiszüge" mit Hexen und Teufeln, die im Brockenhotel die Nacht zum Tag machten. Der Güterverkehr wurde schon frühzeitig von beiden Endbahnhäfen aus auch mit Rollböcken für Regelspurfahrzeuge durchgeführt, jedoch nur im Vorgebirgsbereich. Das änderte sich erst unter der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, die nach Versuchen in den 50er Jahren 1963/64 den Rollwagenverkehr auf der Gesamtstrecke einführte. Bereits 1905 stellte man eine Verbindung zur GHE her, der 1913 ein Verbindungsgleis zwischen NWE und Südharzeisenbahn (SHE) bei Sorge folgte. Die Entwicklung dieser Bahn – nicht weniger interessant als die der NWE – ist einem gesonderten Kapitel vorbehalten. Sie bildete einst den westlichen Teil des Meterspurnetzes und wurde bereits am 1. August 1963 stillgelegt. Die SHE befand sich im wesentlichen auf dem Territorium der heutigen BRD. Noch vor ihrer Betriebseröffnung ging die Aktienmehrheit nach dem Tode des Gründers der Gesellschaft an die „Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrman Bachstein, Berlin" über. Regelspuranschluß hatte die SHE in Walkenried an die Staatsbahn und in Tanne an die HBE. Hier, wie auch bei der NWE und GHE, kamen Mallet-Loks zum Einsatz, die um die Jahrhundertwende allein in der Lage waren, die krümmungs- und steigungsreichen Harzstrecken zu bezwingen. Die Kapitel über die Fahrzeuge der beiden Harzbahnen informieren eingehend über die weitere Entwicklung bis zum heutigen Stand. Abgesehen von wenigen sprachlichen „Ausrutschern" stellt das Buch mit zahlreichen Strecken-, Bahnhofs-, Übersichts-, Fahrzeugskizzen und Tabellen eine wahre Fundgrube für den Eisenbahnfreund und eine große Bereicherung der TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE dar.
Glückwunsch dem Autorenkollektiv!
Lothar Nickel

Der Titel ist an den Buchhandel ausgeliefert.
Sollte er bereits vergriffen sein, bitten wir, die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken zu nutzen.

Hinweis
Den im Heft 9/1986 angekündigten Beitrag Güterwagen im Vorbild und Modell – ein Modell des Gms „Bremen" – wird erst im Heft 11/1986 veröffentlicht.
Redaktion

Peter Müller (DMV), Kreischa

H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/55 Kreischa

1974 fanden sich acht Modelleisenbahnfreunde zusammen, um im sächsischen Kreischa eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen. Daraus entstand dann die AG 3/55. Das Interesse war so groß, daß ihr – noch bevor es so richtig losging – 20 begeisterte Mitglieder angehörten.

Aber auch uns blieben all die Mühen eines schweren Anfangs nicht erspart, die wohl jede neu gegründete Gemeinschaft zu überstehen hat. Schwierigkeiten sind allerdings Bewährungssituationen. Das erwies sich nämlich bei der Suche nach einem geeigneten Raum. Wir haben lange darum gekämpft, nicht gleich die Flinte ins Korn geworfen und – weil Modellbahner hartnäckig sein können – dem Glück vertraut. Schließlich stellte uns der Rat der Gemeinde in einem Nebengebäude des Gasthofs „Erbgericht" einen Bodenraum zur Verfügung. Unser Hauptproblem war gelöst!
Mehr als 100 Quadratmeter groß ist „unser Reich". Es hat uns etwa 1600 Arbeitsstunden gekostet, die heute großzügigen Arbeitsräume fertigzustellen. Der Ausbau war nicht leicht. Aber bei aller Schufterei haben wir immer von unserer zukünftigen Großanlage geträumt. Verständlich, daß dann jedes AG-Mitglied mit dem gleichen Feuereifer an dieses Projekt ging, wie wir unsere Räume umgebaut hatten.

Heimatszenen

Die Grundkonzeption für diese H0-Anlage entstand bereits kurz nach unserer AG-Gründung. Darüber existiert sogar ein Protokoll. Obwohl uns der ausgebaute große AG-Raum zu immer kühneren Vorschlägen inspirierte und wir oft darüber debattierten, was wir nun noch bauen sollten, blieben wir dann doch bei unseren einstigen Festlegungen.
Wir hatten uns für ein Anlagenmotiv aus unserer Heimat entschieden. Und was lag da wohl näher als die Müglitztalbahn bzw. deren typische Umgebung? Diese Konzeption beeinflußte sowohl die Gleisplan- als auch Landschaftsgestaltung. Wir wollten unbedingt den Anfangs- und Endpunkt der Müglitztalbahn – Heidenau bzw. Altenberg – darstellen. Deshalb können die Besucher unserer Gemeinschaftsanlage eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn – sie entspricht in etwa der DR-Strecke Dresden – Schöna – sowie eine abzweigende Nebenbahn bewundern.
Der Endpunkt Altenberg (Erzgebirge) ist dann der eigentliche Ausgangspunkt für die Anlagenplanung gewesen. Diesen Bahnhof wollten wir möglichst originalgetreu nachbauen. Bestimmt hört es sich ungewohnt an, zuerst eine Nebenbahn zu konzipieren; aber dieser Weg ist richtig gewesen!
Ihm verdanken wir eine recht ansprechende und glaubhaft nachgestaltete Modelleisenbahn bzw. Landschaft. Selbstverständlich mußten wir bei der Gestaltung dieser Nebenbahn weitaus weniger Kompromisse eingehen als beispielsweise bei einer Hauptbahn. Eine Tatsache, die wir bei der Gestaltung unserer recht großen Anlage mehrmals zu spüren bekamen.
Trotz günstiger Voraussetzungen gelang es uns nicht, den Bahnhof Heidenau auch nur annähernd nachzugestalten. Die Folge: Wir nennen ihn Haupt- oder Stadtbahnhof.
Ursprünglich geplante Details wie eine Schmalspurbahn bzw. Straßenbahnlinie wurden ebenfalls wieder verworfen. Schweren Herzens! Allerdings gab es dafür auch keine betrieblichen Notwendigkeiten. Heute sind wir froh über diesen Verzicht. Denn unsere Anlage beweist, daß weniger eben doch mehr sein kann, man ein „harmonisches Verhältnis" von Gleisanlagen zur Modell-Landschaft anstreben sollte. Es bleibt allerdings das Ergebnis kritischen Planens und Bauens. Dabei sind uns die vielen positiven Stimmen der zahlreichen Ausstellungsbesucher die beste Anerkennung.

Großzügige Dimensionen

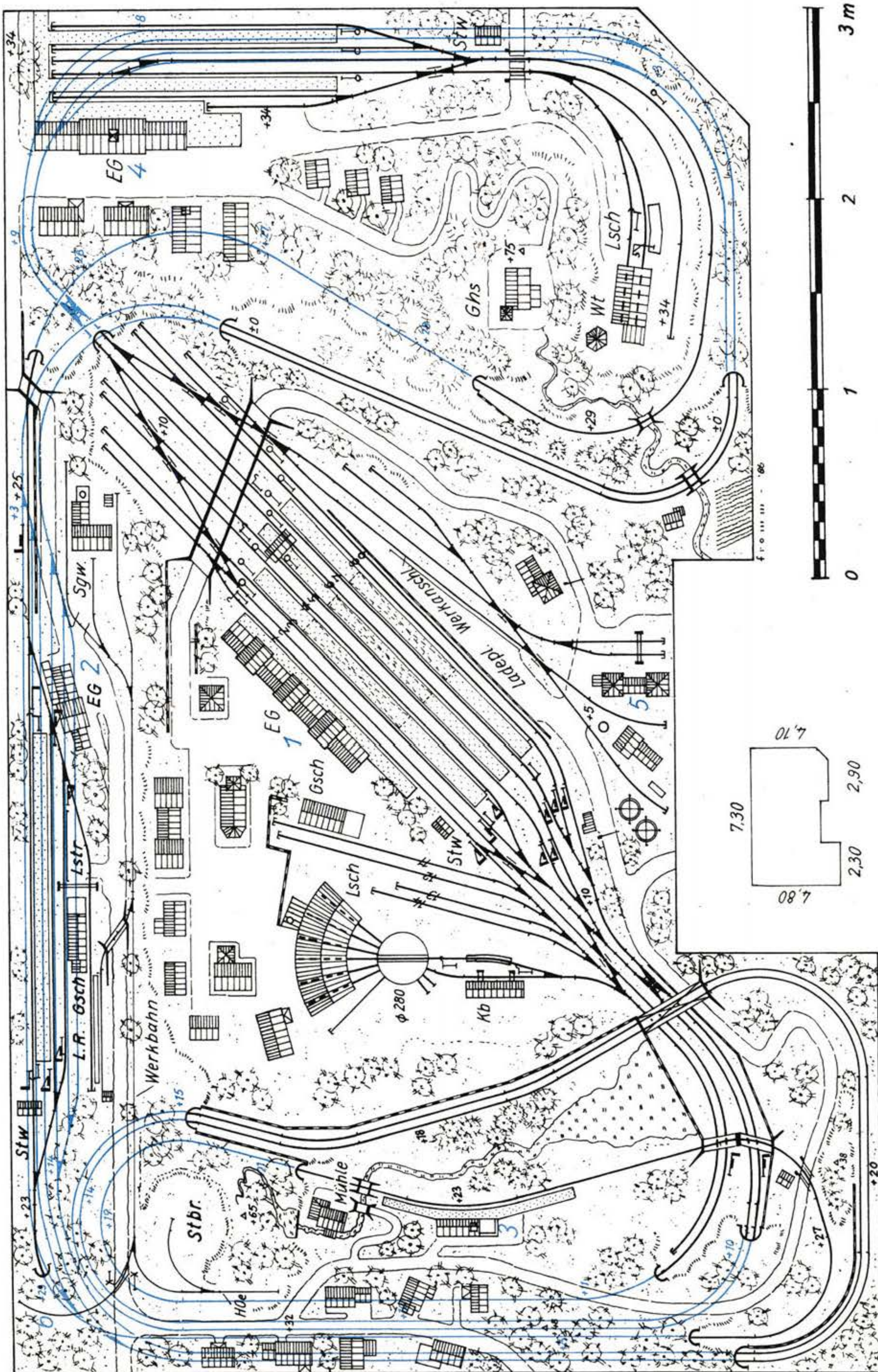
Die 30 Quadratmeter große Anlage kann von drei Seiten eingesehen werden, an der vierten befindet sich eine Hintergrundkulisse. Optischer Blickfang als auch „Versteck" für das Bedienpersonal.
Die Gleisanlagen der Bahnhöfe Altenberg und Lauenstein bzw. des Haltepunktes Mühlbach mußten im Modell nur geringfügig verkürzt werden. Sämtliche dazugehörigen Gebäudemodelle sind hingegen exakt vorbildgetreu nachgestaltet.
Eine kleine Werkbahn (9-mm-Spurweite) – sie ist 6,5 Meter lang – verbindet einen Holzverladeplatz mit dem Sägewerk sowie mit einem Steinbruch, wo sich eine Hochrampe zum Umladen in Regelspur-Waggons befindet.
Der an der zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke gelegene Bahnhof ist auf der Anlage diagonal angeordnet. Er wirkt als zentraler Blickfang. Und mit sieben Durchgangsgleisen (Hauptbahn), zwei Nebenbahn-Gleisen, einer kleinen Ortsgüteranlage, einem Bahnbetriebswerk mit sechsständigem Ringlokschuppen sowie einem Industrieanschluß besitzt er eine stattliche Größe. Die Hauptstrecke kommt „von irgendwo" und „verschwindet" wieder. Zwei große „Schattenbahnhöfe" verbinden die geschickt geführte Ringstrecke; der häufige Zugwechsel erweckt den Eindruck, daß eigentlich nicht „im Kreise" gefahren wird. (Einmal versuchte ein Ausstellungsbesucher, unseren Gleisplan „zu knacken"... Nach einer halben Stunde bat er um Hilfe, den Gleisplan zu skizzieren!)
Insgesamt wurden 142 Meter Gleis verlegt, 66 Weichen (11 DKW, 7 Bogenweichen und zwei doppelte Gleisverbindungen) und notwendige Verbindungselemente eingebaut.

Selbst ist der Mann ...

Nach vielen Überlegungen entschieden wir uns, die Anlage stationär aufzubauen. Sie ruht mit ihrem Grundgerüst aus Holzleisten auf einer stabilen Eisenrohr-Konstruktion. Eine Anlagenplatte im herkömmlichen Sinne gibt es nicht. Das hat in erster Linie den Vorteil, daß alle Teile der Gemeinschaftsanlage mühelos erreichbar sind; allerdings müssen dazu immer Geländeteile (ohne Gleise) herausgenommen werden. Zwischen tiefstem und höchstem Punkt des Anlagengeländes gibt es einen „Höhenunterschied" von einem Meter. Dadurch wirkt die Nachbildung unseres „Gleisingberges", den die Nebenbahn noch vor dem Bahnhof Altenberg umfährt, besonders eindrucksvoll.
Die Gebirge selbst sind herkömmlich in Rippenbauweise (Holz und Pappe) entstanden, mit Papier und anschließend mit Geländematten überklebt worden.

Gleisplan der Gemeinschaftsanlage. Die blau gedruckten Gleise befinden sich im verdeckten Anlagenbereich.
Legende: 1 – Hauptbahnhof
2 – Bahnhof Lauenstein
3 – Haltepunkt Mühlbach
4 – Bahnhof Altenberg
5 – Schachtgelände
6 – Holzverladeplatz

Zeichnung: H. Zimmermann, Kreischa



Für die Felsenpartien verwendeten wir Schaumpolystyrol, das mit Plakatfarbe ein täuschend echt wirkendes Aussehen erhielt. Alle Gleise liegen vorbildgetreu in einem Bettungskörper und sind mit Korkgranulat eingeschottert.
Auch die Modell-Bäume wurden selbst angefertigt. Sie sind teilweise sogar 30 cm groß und wirken besonders realistisch. Hierfür verwendeten wir sowohl Naturmaterialien (wie Goldrute und Azaleen) als auch Plaste-Halbzeuge unterschiedlichster Art.
Bei der Nachgestaltung der Vorbild-Bahnhöfe kamen wir nicht umhin, die dazugehörigen Gebäude selbst anzufertigen. Doch auch der improvisierte Durchgangsbahnhof an der Hauptbahn – er hat drei Meter lange Gleise! – ließ sich nicht mit Hilfe handelsüblicher Gebäudemodelle gestalten.
Da die meisten Industrieerzeugnisse ohnehin exakt im Maßstab 1:87 gefertigt sind, konnten auch aus mehreren Bausätzen zusammengestellte Bahnhofsgebäude nicht befriedigen. Die Unmaßstäblichkeit ließ sich optisch einfach nicht korrigieren. Deshalb bastelten wir die Bahnhofsbauten im Maßstab 1:87 selbst. Mit der Konsequenz, daß auch alle in unmittelbarer Nachbarschaft stehenden Gebäude so entstanden bzw. stark verändert wurden. Das war keine leichte Aufgabe, alle wesentlichen Abschnitte der Anlage optisch einheitlich zu gestalten. Nur dort, wo das Auge keinen Vergleichsmaßstab findet, plazierten wir die zahlreichen unmaßstäblichen, aber gut detaillierten Industriemodelle.

Unser Modellbahn-Zeitabschnitt

Wir stellen auf unserer Anlage das Eisenbahngeschehen der 70er Jahre vor. Damals wurde die Strecke Dresden–Schöna elektrifiziert – für uns ermöglicht dieses Thema den gleichzeitigen Einsatz von Dampf-, Diesel- und Elloks. Nur sei angemerkt, daß wir diese zeitliche Eingrenzung nicht sehr genau sehen; wir lassen Fahrzeuge verkehren, die beim großen Vorbild nicht unbedingt zur gleichen Zeit eingesetzt wurden.
Die Bahnhofsgleise der Hauptbahn erlauben es, Züge mit maximal zehn D-Zugwagen zu fahren. Während des Ausstellungsbetriebes sind übrigens vier Züge auf der Hauptbahn unterwegs, weitere acht – im Hauptbahnhof bzw. in den Schattenbahnhöfen – stehen abwechselnd zur Verfügung.
Auf der Nebenbahn können gleichzeitig zwei Züge verkehren, die im Zwischenbahnhof Lauenstein kreuzen. Wir gestalten dabei in erster Linie den typischen Betrieb auf der „Müglitztalbahn": mit Personenzuggarnituren und den Baureihen 86, 110 bzw. 118 sowie den Güterverkehr mit der BR 112. Natürlich setzen wir auch die BR 84 mit den original „Altenberger Mitteleinstiegwagen" ein.
Unsere Gemeinschaftsanlage wird in der Regel von sechs Bedienpulten aus gesteuert, um möglichst vielen Freunden den direkten Fahrbetrieb zu gestatten. Allerdings ist die Schaltung so konzipiert, daß auch nur drei Mann das Geschehen beherrschen können. Das war eigentlich auch der Grund, weshalb wir sehr sparsam mit Automatikschaltungen umgegangen sind. Einfach und sicher – diese beiden Prioritäten haben sich bewährt.
Eine zentrale Versorgungseinheit gewährleistet, daß alle Anlagenbereiche ausreichend Strom erhalten; unser Trafo leistet 400 VA. Die Bahnstromversorgung erfolgt in Mittelpunktschaltung mit Silizium-Leistungsdioden in negativer Polarität gegen (Anlagen)Null mit einer maximalen Stromstärke von 20 VA. In jedem der sechs Speise-Stromkreise gewährleistet eine elektronische Sicherung den Schutz bei Kurzschlüssen bzw. Überstrom. Außerdem stehen zweimal 16-V-Wechselstrom für elektromechanische Einrichtungen, zweimal 11-V-Wechselstrom für Matrix-Schaltungen zur Weichen-Vielfachsteuerung zur Verfügung. Insbesondere diese Variante, komplizierte Ein- und Ausfahrstraßen über eine Dioden-Matrix per Knopfdruck direkt zu steuern – also ohne Relais – hat sich bestens bewährt. Wir verwendeten ebenfalls alle alten 1-A-Dioden (auch Basteltypen) – eine sicher nicht so verbreitete, aber wiederum einfache, sichere Alternative!
Die Anlage ist darüber hinaus mit Formals auch Lichtsignalen ausgestattet worden. Letztere besitzen bereits Leuchtdioden.
Alle Signale wirken infolge logischer Verknüpfungen untereinander, mit Fahrtrichtung und eingestelltem Betriebsregime (ob Zug- oder Rangierfahrt) auf die entsprechenden Fahrstromabschnitte ein und verhindern Fehlbedienungen.

Weitere Pläne

Bisher war die Anlage in fünf Ausstellungen zu sehen. Mit Erfolg! Einziges Automatisierungsvorhaben ist der Einbau eines automatischen Streckenblocks auf der zweigleisigen Hauptbahn, um eine höhere Zugfolge zu gewährleisten bzw. den „Fahrdienstleiter" zu entlasten.
Eine stationäre Anlage hat ihre Vorteile, verbietet aber Ausstellungen außerhalb. Deshalb konzentrieren wir uns neuerdings auf eine zweite, eine mobile Anlage. Die ersten Bauabschnitte sind schon in Angriff genommen! Dabei haben wir uns von zwei wesentlichen Kriterien leiten lassen: Einmal wollen wir unsere ehemalige meterspurige Lockwitztalbahn, die Straßenbahnlinie der Dresdner Verkehrsbetriebe zwischen Dresden-Niedersedlitz und Kreischa, nachgestalten, und zweitens fiel die Wahl auf eine „größere" Nenngröße – S_m. Natürlich mit den Konsequenzen, daß wir Fahrzeuge und Gebäude selbst bauen müssen. Aber alle AG-Mitglieder sind mit Eifer dabei – und vielleicht auch deshalb, weil die enge Verbindung zwischen echtem Modellbau und praktischer Verkehrsgeschichte unserer Heimat einen ganz besonderen Reiz ausübt.

1 P 16774 steht abfahrbereit im Bahnhof Altenberg. Der Regelzug besteht aus einem „Reko-BD" und drei Bghw. Das Empfangsgebäude entstand im Maßstab 1:87. Eine Lokomotive der BR 112 versieht Rangierarbeiten, und vor dem Bahnhof wartet der Linien-KOM nach Schellerau!

2 Katastropheneinsatz! Angehörige der Feuerwehr und Forstarbeiter beseitigen die schweren Sturmschäden.

3 Überhöhte Geschwindigkeit hat den Lastzug ins Schleudern gebracht und zu einem schweren Verkehrsunfall geführt.

4 Ein Blick ins Bahnbetriebswerk des Hauptbahnhofes! Der Ringlokschuppen ist ein Eigenbaumodell aus Holz und verfügt über eine komplette Inneneinrichtung. Links am Lokschuppen wird ein neues Rauchabzugrohr auf das Schuppendach gesetzt; im Vordergrund kündigt sich die Traktionsumstellung an.

5 Erkennen Sie den Zug wieder? Wir zeigten ihn auf unserer Titelseite des Heftes 9/86! Die 84 001 befindet sich mit den typischen Mitteleinstiegwagen der Bauart Altenberg auf der Bergfahrt und nähert sich dem Bahnhof Altenberg.

6 Die kleine Werkbahnlok holt die inzwischen mit Schotter beladenen Muldenkipper ab.

Fotos: Albrecht, Oschatz
Bildtexte: H. Zimmermann, Kreischa

Vorschau

Im Heft 11/86 bringen wir u. a.:

- Fährverbindung Mukran – Klaipeda;
- 50 Jahre Rügendamm;
- Gemeinschaftsanlage der AG 4/3 „Saaltal", Jena
- Schaufenster im Modell;
- H0-Modell Gms „Bremen".

anlage

1



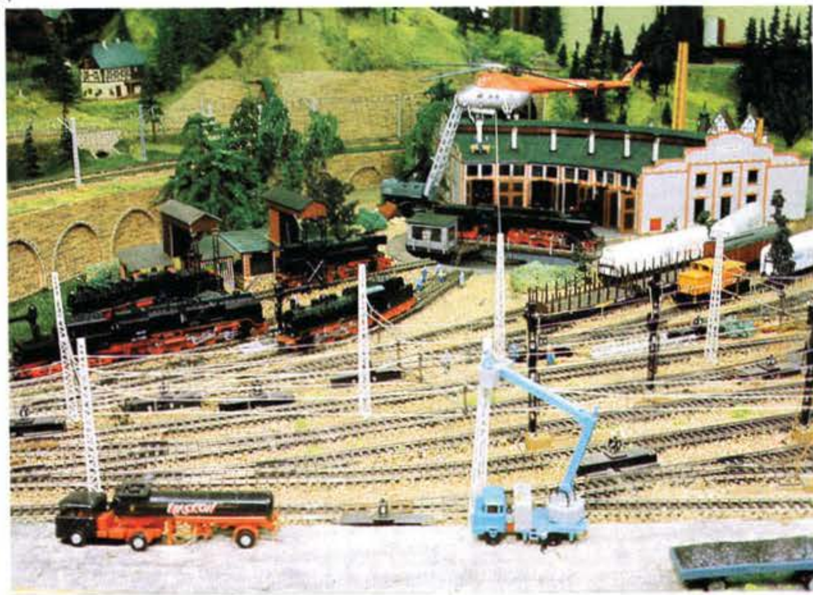
2



3



4



5



6



Zwei Motive von der H0-Gemeinschaftsanlage Kreischa, die wir in dieser Ausgabe ausführlich vorstellen. Oben: Bw an einer erzgebirgischen Strecke; unten: Die Schachtanlagen entstanden aus VERO- und MAMOS-Teilen.

Fotos: Albrecht, Oschatz